



HAL
open science

La survie d'un délaissé urbain : la petite ceinture de Paris

Claire Enon

► **To cite this version:**

Claire Enon. La survie d'un délaissé urbain : la petite ceinture de Paris. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01807696

HAL Id: dumas-01807696

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01807696>

Submitted on 5 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impression	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Intranet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Internet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Exposition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Publication non commerciale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Séminaire : Environnement Paysage et Architecture S770 EP

Mémoire de Master

La survie d'un délaissé urbain,
La Petite Ceinture de Paris

ENON Claire

Directeur d'étude : P. Pérez
Date de dépôt : 14.12.2016



Titre : La survie d'un délaissé

Problématique : Dans la dynamique de reconstruction de la ville sur elle-même, les délaissés urbains ne seraient-ils pas voués à échapper à l'urbanisation ?

Mots clés : Petite Ceinture de Paris, friche urbaine, friche ferroviaire, délaissé urbain, reconversion, corridor végétal, appropriation d'espace, désurbanisation

Résumé :

La Petite Ceinture de Paris est une ancienne voie ferroviaire en bordure de Paris. Elle forme un vaste espace laissé à l'abandon et cela depuis des années. Un délaissé urbain hors d'échelle et hors du temps qui vient, à première vue, en contradiction avec l'évolution de la ville qui se construit en continu. La Petite Ceinture semble être en suspens, comme un décor resté figé, résistant au changement et refusant l'avenir. Désertée par les locomotives depuis les années 1990, elle est pour certains, une friche urbaine inexploitée ou pour d'autres, le lieu de tous les possibles. Elle est comme une cicatrice de la ville qui semble avoir toujours été là. Au passé si présent et à l'avenir incertain, la ligne ferroviaire reniée pour cause de non-rentabilité, dort depuis des années. Mais « *la belle aux voies dormantes* » (MAOUS, PROST, 2010) est-elle vraiment en sommeil ? Ce mémoire s'attache à comprendre comment et pourquoi cette friche, urbaine aux allures de corridor végétal, est en réalité une richesse aux potentiels multiples et variés pour la métropole et ses citoyens.

Résumé en anglais :

The 'Petite Ceinture de Paris' is an old railway line that borders the city of Paris. This unused railway system forms a vast area around the city that has been abandoned for many years. At first sight this urban wasteland from the past, seems out of scale and out of time, as it stands in contradiction to a city that is continuously evolving and developing. The 'Petite Ceinture' appears to be in suspension, like a piece of decor that has remained fixed, resistant to change and refusing the future. Deserted by locomotives since the 1990's, this urban area is for some people, an unexploited wasteland, and for others, a place of many possibilities. It is like a scar on the face of the city that seems to have always been there. With a past so present and the future uncertain, the railway was denied by the city because of its unprofitability, and has remained asleep for years. But "the beauty with the sleeping ways" (MAOUS, PROST, 2010) is it really in slumber? This thesis is devoted to understanding how and why this urban wasteland, that looks like a vegetal corridor, is in reality a richness with multiple and varied potential for the metropolis of Paris and its citizens

Sommaire

PREAMBULE	5
INTRODUCTION	7
1 <u>DECOUVRIR LA PETITE CEINTURE</u>	11
1.1 COMPRENDRE LA PETITE CEINTURE, SON HISTOIRE	11
1.2 COMPRENDRE LA PETITE CEINTURE, SON EMPREINTE.....	19
1.3 REPRESENTER LA PETITE CEINTURE, SON TRACE.....	36
2 <u>RENCONTRER LA PETITE CEINTURE, LIEN AVEC LES CITADINS</u>	45
2.1 EXPLICATION DU TERRAIN D'ETUDE	46
2.2 CROISER LA PETITE CEINTURE, SON RAPPORT AVEC L'ESPACE PUBLIC.....	48
2.3 COTOYER LA PETITE CEINTURE, SON RAPPORT AVEC L'ESPACE PRIVE.....	59
3 <u>INVESTIR LA PETITE CEINTURE, LIEN AVEC LES USAGERS</u>	71
3.1 LES USAGES SPONTANES, UNE MIXITE D'USAGES	72
3.2 DES USAGES INFORMELS AUX USAGES FORMELS, INSTALLATION DES USAGERS	96
3.3 UNE ORIENTATION POLITIQUE, UNE RECONVERSION ENCLENCHEE.....	101
4 <u>LES ENJEUX DE LA PETITE CEINTURE</u>	121
4.1 ENJEUX ECOLOGIQUES.....	122
4.2 ENJEUX FONCIERS	129
4.3 ENJEUX ECONOMIQUES	132
4.4 ENJEUX URBANISTIQUES.....	132
CONCLUSION.....	135
BIBLIOGRAPHIE.....	139

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Préambule

La ville, milieu physique qui s'oppose par définition au milieu naturel, est devenue, depuis 2008, le mode d'habiter principal des populations humaines (*Géoconfluence, Urbanisation, 15 mars 2013*). « Habiter la ville », derrière cette expression se dissimule la notion d'urbanisation, ou plus précisément, « *la concentration croissante de la population dans les agglomérations urbaines* » (*BIROU, 1966*). Ce processus d'extension des villes évoque la transformation du milieu rural en milieu urbain et, en ce sens, fait allusion à un mode de développement prédateur d'espace.

En France, à l'heure où la question environnementale prédomine dans les politiques urbaines, l'organisation de la ville s'oriente dorénavant vers le durable, vers la densification et vers la compacité par opposition à l'étalement urbain. L'une des premières préoccupations pour ces métropoles devient l'optimisation de leur tissu urbain : le gaspillage des sols naturels cherche à être freiné au profit de l'épaississement de l'espace anthropisé. En plus d'un contexte environnemental notable, le contexte économique des villes a connu des mutations majeures ces trois dernières décennies. Le système industriel qui dominait depuis le XIX^{ème} siècle a subi de profondes modifications, laissant sa place au nouveau système qualifié de post-industriel. Cette transition a eu pour conséquence une importante métamorphose spatiale des milieux urbains. Il est apparu des friches, des espaces déçus, façonnés par un système industriel passé et devenus en inadéquation avec le système industriel actuel. Face à ces lieux désuets et à l'agonie, le nouveau défi à relever pour les urbanistes des métropoles contemporaines est alors la réadaptation de ces sites à la ville d'aujourd'hui. L'urbanisme du XXI^{ème} siècle devient l'art de transformer la ville, l'art de la reconstruire sur elle-même.

En réponse à cela, les grandes friches, que nous a légué l'histoire, sont devenues des terrains idéaux pour les reconversions. À l'échelle de la ville de Paris, le phénomène est observable. La ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) de Bercy, située sur d'anciens terminaux de chemin de fer, ou encore la ZAC de Clichy-Batignolles, également installée sur une friche ferroviaire, forment des exemples représentatifs de ce processus de recyclage de la ville sur elle-même. Face aux enjeux soulevés par les questions environnementales : réchauffement climatique, déclin de la biodiversité, diminution des ressources naturelles, la ville de Paris s'attache à mettre en place une politique urbanistique en accord avec les principes du développement durable. De plus, face à la densification de son milieu urbain, rendant son tissu de plus en plus opaque, certaines reconversions se sont orientées vers des projets entièrement végétalisés. Le parc André Citroën est issu d'une transformation des anciennes usines en un espace végétal

public. De manière similaire, la coulée verte René-Dumont sur le viaduc des arts refond les anciennes voies de chemin de fer en une promenade suspendue. Concilier ville et « Nature », semble devenir un nouveau compromis pour répondre aux préoccupations environnementales et à la volonté de proximité des citoyens avec la nature.

Ces projets d'espaces végétalisés issus de reconversions sont des phénomènes paradoxaux dans la mesure où ils cherchent à réintroduire flore et faune, symbole de « Nature », sur un site par définition anti-nature, précédemment investi et transformé par l'Homme. La « Nature » étant perçue ici sous l'angle de « *l'ensemble de la réalité matérielle considérée comme indépendante de l'activité et de l'histoire humaine* » (TLF art. « Nature »). De plus, dans un système économique régi par la rentabilité qui entraîne un contexte de densification du foncier, le choix de ne pas bâtir l'espace urbain semble être un véritable challenge pour la ville.

Plus extrême que la reconversion végétale : l'inaction. Au delà de résister à un investissement bâti, il paraît encore plus inconcevable qu'une friche de la capitale parvienne simplement à échapper à un réinvestissement et persiste en son état d'espace vacant. Et pourtant, ce mémoire développe le cas particulier de la Petite Ceinture de Paris, friche ferroviaire laissée à elle-même pendant plus de trente ans. L'absence d'intervention humaine a laissé le site reprendre un caractère sauvage. En périphérie de la capitale, elle semble être un exploit face à la dynamique actuelle de la métropole et soulève de nombreuses interrogations.

Introduction

« Les vides urbains », l'expression sonne comme un oxymore. Terrains vagues, délaissés, friches, entre-deux, tiers paysage, non lieu... Les mots sont nombreux pour parler de ces vides. Les terrains vagues de l'ère industrielle ne trouvent plus leur place dans nos métropoles actuelles. L'expression « vagues », vient du latin « vaccus » et signifie littéralement « vide ». Ces terrains correspondaient à des zones aux limites floues, en plein cœur de nos villes, qui échappaient complètement à l'urbanisation. Ces espaces, ni construits, ni cultivés et ni occupés ont aujourd'hui déserté nos centres urbains. Pourtant, tout était possible sur ces terres dénuées d'usage et l'appropriation y était libre. Mais, avec une pression urbaine qui ne cesse de croître, les terrains vagues ont fini par être ensevelis par la ville, faisant disparaître, par la même occasion, la place accordée à l'improvisation.

Les terrains vagues ont été remplacés par les « délaissés urbains », la frontière entre les deux est mince. Tout deux sont inexploités, mais le second évoque en plus une conséquence directe liée à l'urbanisation. L'adjectif « délaissé » exprime « *laissé à soi-même, sans aide ni soutien* », « *laissé à l'abandon* » (TLF, art. « Délaissé »). Ces terrains se définissent par toute forme de désertion du foncier. La ville produit, consomme l'espace et abandonne ce qui devient inutile. Ces espaces vides, comme des « creux urbains », sont le résultat de l'évolution de la ville. Si les délaissés sont nombreux, il est possible de les distinguer selon deux typologies. La première est formée des restes de la ville, les chutes du découpage fonctionnel de l'espace. Intervalles inconstructibles, interstices inaménageables, franges inexploitable, ils représentent les résidus de l'aménagement urbain. La seconde typologie renvoie aux espaces devenus obsolètes, avec le temps et avec les mutations économiques. Caractérisés par une cessation d'activité, ils ont été investis puis abandonnés, et restent marqués par l'empreinte de l'Homme. Ici, il s'agira de développer cette seconde typologie du délaissé. En ce sens, Gilles Clément en fait une définition, « *le délaissé procède de l'abandon d'un terrain anciennement exploité. Son origine est multiple : agricole, industrielle, urbaine, touristique* » (CLÉMENT, 2014, page 15). Il se dégage ici une notion de passé qui remplit le délaissé de traces et de souvenirs d'un autre temps, d'un autre usage. Difficiles à nommer, sans fonction précise, ni sens spécifique, les délaissés ne possèdent pas d'usages apparents. Ils sont dans l'attente d'un devenir encore indéterminé. Le délai d'une affectation future a pour origine des raisons économiques ou politiques. Impraticables, incommodes, trop chers à aménager, pollués, victimes de nuisances, non rentables ou encore non attractifs, les raisons du délaissement sont nombreuses. Ces terrains indécis sont comme « en veille » dans le processus de renouvellement urbain. La temporalité de ces espaces est généralement de courte durée. Engloutis par l'urbanisation, ils sont rapidement réinvestis, reconvertis et rentabilisés à nouveau.

Et pourtant la Petite Ceinture de Paris est un « délaissé » urbain qui persiste. Ancienne voie ferroviaire, elle forme un vaste espace laissé à l'abandon en bordure de Paris, et cela depuis des années. Un délaissé urbain hors d'échelle et hors du temps qui vient, à première vue, en contradiction avec l'évolution de la ville qui se construit en continu. La Petite Ceinture semble être en suspend, comme un décor resté figé, résistant au changement et refusant l'avenir. Désertée par les locomotives depuis les années 1990, elle est pour certain, une friche urbaine inexploitée ou pour d'autre, le lieu de tous les possibles. Cette ligne circulaire à double voie, d'une largeur moyenne de huit mètres et longue de trente-deux kilomètres, s'établit près des boulevards des Maréchaux, à l'intérieur des enceintes fortifiées de la ville. La voie de chemin de fer traverse les neuf arrondissements périphériques de Paris et relie entre eux un grand nombre de territoires. Parfois discrète et parfois évidente, la Petite Ceinture se faufile, serpente entre le bâti parisien. Par dessus, par dessous, parfois visible parfois invisible, elle s'amuse à jouer à cache-cache avec ceux qui veulent bien prendre le temps de la regarder. Elle se dissimule malicieusement derrière ses tranchées, réapparaît majestueusement avec ses ponts ou viaducs, pour enfin à nouveau disparaître brutalement en s'engouffrant dans ses tunnels. Elle est comme une cicatrice de la ville qui semble avoir toujours été là. Au passé si présent et à l'avenir incertain, la ligne ferroviaire reniée pour cause de non-rentabilité, dort depuis des années. Mais « *la belle aux voies dormantes* » (MAOUS, PROST, 2010) est-elle vraiment en sommeil ?

Dans la dynamique de reconstruction de la ville sur elle même, les délaissés urbains ne seraient-ils pas voués à échapper à l'urbanisation ?

L'objectif de ce mémoire n'est pas d'explorer la Petite Ceinture pour définir quel serait le meilleur avenir pour ce lieu. De la réhabilitation à la destruction en passant par la reconversion, les débats sont nombreux : réintroduction du train, passage du tramway, train touristique, promenade piétonne, piste cyclable, parc linéaire, logements, aménagements sportifs, musée ou encore démolition totale de l'infrastructure... les idées foisonnent. Il est ici question de comprendre comment et pourquoi ce « délaissé » urbain réussit à persister au sein de la ville de Paris, malgré une chasse effrénée du moindre terrain disponible, de la moindre parcelle vacante, et de discerner quels sont les potentiels d'un tel espaces au sein de la métropole.

La méthode pour mener ce mémoire fut dans un premier temps une recherche approfondie sur ce lieu atypique de Paris pour comprendre, à la fois, les origines de sa création ainsi que son usage passé. Puis une observation sur site, ponctuée par deux visites, a permis d'analyser la friche à l'heure actuelle, de comprendre ses relations avec la ville ainsi que de découvrir ses nouveaux usages. La mise en parallèle de ses

observations avec d'anciennes études a permis de révéler les évolutions d'utilisation de ce lieu. Enfin l'étude d'ouvrages, notamment ceux de Gilles Clément et de Nathalie Blanc, a permis d'apporter une réflexion plus approfondie sur la notion de « délaissé » et de « nature » en milieu urbanisé.

La première partie va nous permettre de comprendre, à la fois, la raison de sa création, ses premiers objectifs, mais aussi son évolution dans le temps jusqu'à aujourd'hui. Elle va également nous faire découvrir sa morphologie et sa position actuelle si particulière au sein de la métropole ainsi que les modifications qu'elle a subies au cours du temps. De plus, nous évoquerons sa représentation cartographique qui exprime, d'une certaine manière, la valeur qui lui est accordée aujourd'hui. La deuxième partie, elle, se concentrera sur les relations qui se sont établies peu à peu entre ce site et la ville de Paris, à la fois avec l'espace public ainsi qu'avec l'espace privé. Il s'agit de comprendre comment les parisiens côtoient ce lieu et quelle place ils lui accordent au sein de leur quotidien. Ensuite, la troisième partie nous immergera dans le lieu pour aller à la rencontre des usagers et des multiples pratiques qui investissent les rails. Cela nous mènera au constat évident : la récente reprise en main du site par la ville qui nous permettra d'évoquer les premiers pas de sa reconversion. Pour finir, la quatrième partie abordera les enjeux de la Petite Ceinture pour comprendre quels sont ces potentiels en tant que « délaissé urbain » au sein de la ville. L'ensemble des photographies ainsi que des documents graphiques sont personnels sauf mention contraire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, situation d'origine

Paris intra-muros



0 500 1000 1500 2000 2500

● Anciennes gares

— Boulevards périphériques

— Tracé de la PC

--- Embranchement, raccordement

N

1 Découvrir la Petite Ceinture

1.1 Comprendre la Petite Ceinture, son histoire

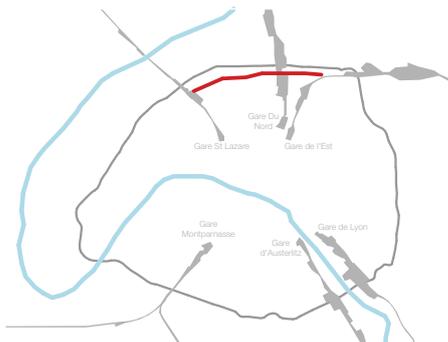
1.1.1 Naissance de la Petite Ceinture

Le projet de la Petite Ceinture est né au milieu du XIX^{ème} siècle, sous le second Empire, à l'aube de la révolution industrielle, alors que le réseau de chemin de fer était en plein développement. Après la mise en place des grandes voies ferrées nationales arrivant à Paris de manière radiale, la nécessité de créer une liaison ferroviaire commune, reliant ces différentes lignes, apparut. Cet anneau ferré avait pour objectif premier de raccorder les sept gares terminales de la ville de Paris. Ces gares furent construites sur une dizaine d'année seulement, par les diverses compagnies ferroviaires existantes. Ces compagnies étant réticentes à la réalisation d'un système d'échange entre elles, l'initiative du projet fut prise par le gouvernement. Un Syndicat d'Exploitation de la Petite Ceinture, réunissant les différentes compagnies ferroviaires exploitantes, fut alors créé en 1851 (COLLECTIF, 1963, page 140).

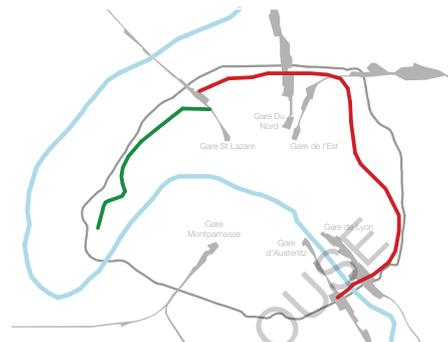
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTELIBRE

La Petite Ceinture, les grandes étapes

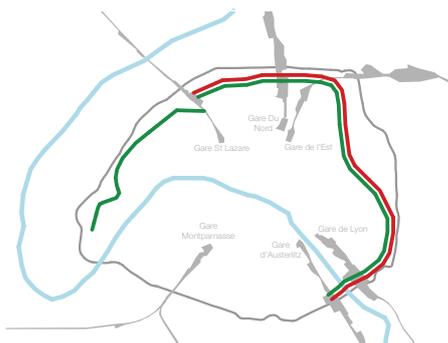
1852-1854



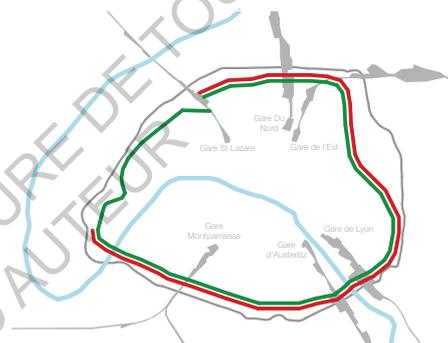
1854-1862



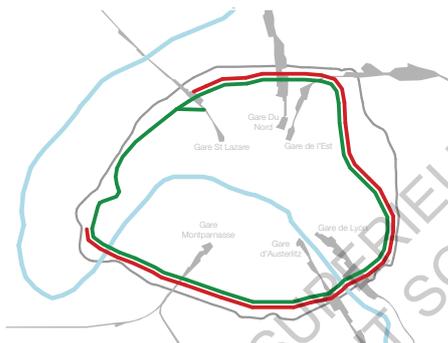
1862-1867



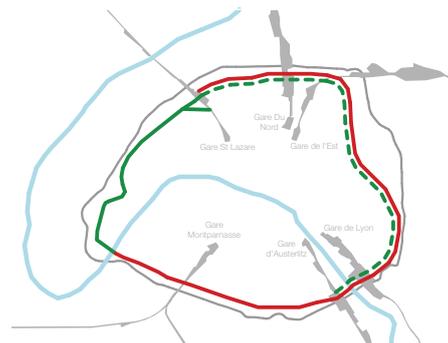
1867-1869



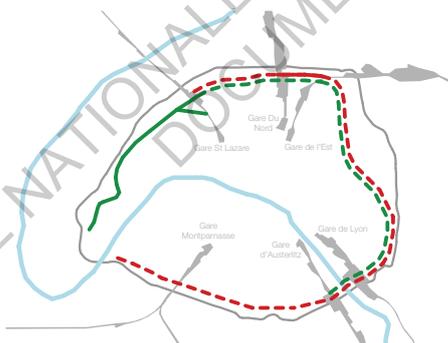
1869-1934



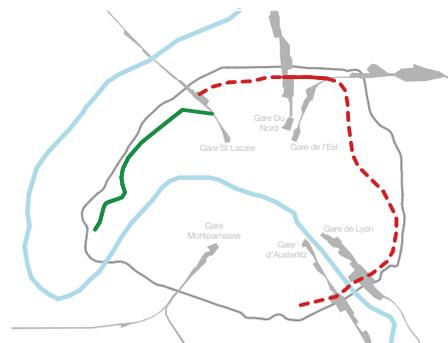
1934-1941



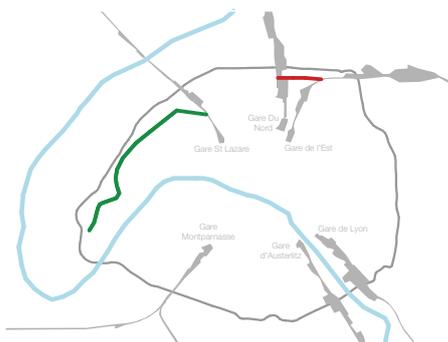
1941-1985



1985-1993



1993-2016



Légende

- Boulevard Périphérique, Anciennes fortifications de Thiers
- Trafic marchandises régulier
- Trafic marchandises épisodique
- Trafic voyageurs régulier
- Trafic voyageurs épisodique

1.1.2 Etapes d'élaboration de l'Anneau ferroviaire

Un premier décret, le 10 décembre 1851, déclarant d'utilité publique la construction de la ligne « Chemin de rive droite », entre la gare des Batignolles, actuelle gare Saint Lazare, et la gare d'Orléans, aujourd'hui gare d'Austerlitz, lança le départ du projet de la Petite Ceinture. Se suivirent tout un ensemble de conventions et autres décrets successifs qui vinrent compléter le projet par étapes. La première mise en service fut celle de la portion des Batignolles à La Chapelle le 11 décembre 1852. Les suivantes se succédèrent, avec, en 1854, la mise en fonctionnement de la fin du « Chemin de rive droite » ainsi que de la ligne d'Auteuil, puis, en 1867, celle du « Chemin de rive gauche ». En mars 1869 l'ouverture du dernier tronçon entre Clichy et Courcelles marqua l'ultime étape du projet (GUEZ, 1996, pages 19-25). La boucle fut alors bouclée.

1.1.3 Un double objectif, commercial et stratégie de défense

Avant la création de la Petite Ceinture, les échanges des marchandises entre les terminus parisiens se faisaient péniblement, en charrois à traction animale, par les voiries urbaines encore peu développées. La ligne vint alors faciliter ces échanges, évitant le transit par l'intérieur de la ville. Les chargements et déchargements multiples furent minimisés, réduisant le temps et les coûts de transport. En 1860, un million de tonnes de marchandises furent transportées sur ces voies (COLLECTIF, 1963, page 140). Mais la Petite Ceinture jouait également un rôle dans la stratégie de défense de la ville. Elle permettait d'assurer une liaison circulaire fermée à l'intérieur de la nouvelle enceinte militaire. En effet, en 1841, la ville de Paris s'équipa d'une ceinture de forts, les fortifications de Thiers, pour protéger ses nouvelles limites (TEXIER, conférence 2010). La voie ferrée servait alors à l'approvisionnement de la ville depuis l'intérieur, en soldats, en ravitaillements ainsi qu'en armements.

1.1.4 La boucle ferrée, le premier service urbain de transports

Initialement réservée au trafic de marchandises, à l'exception de la ligne d'Auteuil, la Petite Ceinture a su s'adapter aux nouvelles exigences de la ville qui n'avaient pas été prévues par ses concepteurs. Créée originellement pour des raisons commerciale et militaire, la raison sociale vint s'ajouter à son exploitation. Elle s'ouvrit au trafic des voyageurs dès 1862 suite à la demande de l'Etat (COLLECTIF, 1963, page 142), et devint le premier tramway parisien. À l'époque de sa construction, immergée dans un paysage presque rural, la ligne traversait principalement des terrains agricoles, vierges de tout bâti, et ne croisait la ville qu'à l'intersection de ces faubourgs. Mais suite à l'augmentation croissante de la population et au déploiement de l'urbanisation de Paris vers sa périphérie, la Petite Ceinture remplit un nouvel objectif, celui de desservir les nouvelles zones industrielles et les quartiers résidentiels en pleine évolution. Ce

nouveau trafic se développa peu à peu sur tout le long de la ligne, pour qu'en 1869, la totalité soit accessible aux passagers (COLLECTIF, 1963, page 142). Peu à peu des gares intermédiaires vinrent se créer pour desservir les nouveaux arrondissements. Les voies permettaient alors de relier, entre eux, les différents faubourgs parisiens. En 1877, la création de la Grande Ceinture de Paris, boucle ferroviaire extra muros, permit la réduction du trafic de marchandises sur la Petite Ceinture et cela vint faciliter le transport des voyageurs sur cette dernière (Centre des archives du monde du travail, Syndicat des chemins de fer de ceinture, en ligne). En 1878, cinq millions d'utilisateurs circulèrent sur ces rails (Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne). L'activité de la Petite Ceinture connut son apogée dans les années 1890-1900, avec un record lors de l'Exposition Universelle de 1900 : un train passait toutes les cinq minutes et 39 millions de voyageurs empruntèrent les lignes (COLLECTIF, 1963, page 142).

1.1.5 L'essoufflement de l'activité du Chemin de Fer

Cette même année, le métropolitain parisien fut inauguré. La petite Ceinture, précurseur de ce dernier, en fut également la victime. Plus moderne, plus confortable et plus accessible financièrement, les parisiens désertèrent les locomotives de la Petite Ceinture au profit du métro. Dès 1903, le déclin de son utilisation commença (COLLECTIF, 1963, page 142). En 1932, le trafic des voyageurs sur la ligne ne représentait plus que sept millions d'usagers (GUEZ, 1996, page 26). Le 7 juin 1931, le Conseil municipal de Paris conclut à la fermeture de la ligne au trafic des voyageurs, à l'exception de la ligne d'Auteuil. Cette décision fut effective en juillet 1934, après plusieurs tentatives du Syndicat pour céder la ligne à la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (Centre des archives du monde du travail, Syndicat des chemins de fer de ceinture, en ligne). Le 27 août 1934 le Syndicat du Chemin de fer de la Petite Ceinture fut démantelé et la Compagnie des Chemins de fer du Nord récupéra son exploitation (COLLECTIF, 1963, page 142). L'arrêt du transport des voyageurs sur la ligne marqua la fin de sa vocation publique. La ligne d'autobus Petite Ceinture viendra prendre le relais et connaîtra un immense succès.

1.1.6 L'amputation physique de la Voie Ferrée

La première amputation de la Petite Ceinture eut lieu en 1941. Suite à des opérations d'urbanisme, une partie des voies, sur la section Auteuil-Pont du Jour, fut démantelée. Dans la continuité, le viaduc d'Auteuil qui franchissait la Seine, endommagé pendant la guerre, fut démoli en 1958 et fut remplacé par le pont Garigliano dédié aux automobiles. Ces deux amputations coupèrent la connexion entre l'Ouest et le Sud du réseau, l'anneau ferré fut alors définitivement rompu. Toujours utilisé pour le transport de marchandises, le déclin ferroviaire s'accéléra dans les années 1960-1970 (GUEZ, 1996, page 26). Le trafic commença à chuter fortement pour plusieurs raisons : la fermeture des abattoirs et du marché aux bestiaux de la

Villette, la disparition des abattoirs de Vaugirard puis la fermeture des usines Citroën. L'exploitation commerciale se poursuivit tout de même jusqu'en 1985, pour la partie Sud et 1993, pour la partie Nord, mais elle ne survit pas face à la montée du transport routier de marchandise (*GUEZ, 1996, page 26*). Seule la ligne d'Auteuil persista, en 1985 elle fut fermée provisoirement pour laisser place au projet plus moderne du RER. Aujourd'hui cette section, de onze kilomètres entre Levallois-Perret et l'avenue Henri Martin, est encore exploitée par les voyageurs, support de la ligne C depuis 1988. Ponctuellement, la section entre la gare du Nord et la gare de l'Est est également encore utilisée pour le transfert de trains. (*Mairie de Paris, Petite Ceinture, en ligne*). Aujourd'hui les trains de marchandises empruntent la Grande Ceinture et les trains de voyageurs utilisent l'interconnexion entre les lignes à grande vitesse.

1.1.7 La Petite Ceinture en suspend, l'histoire officielle

Depuis l'interruption de son fonctionnement, la Petite Ceinture n'a connu que des réutilisations ponctuelles et anecdotiques. La question des transports a toujours été prédominante dans le développement de la ville de Paris. Dans un contexte où la volonté de se décharger d'un trafic automobile dense se fait sentir, la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture n'a jamais été remise en cause (jusqu'à 2015, nous le verrons plus loin). Elle a toujours conservé son rôle potentiel de support de mobilité pour la métropole. Pourtant, depuis l'extinction de son activité, à l'exception des deux portions encore investies, les vingt-et-un kilomètres restant sont aujourd'hui toujours inexploités. Le ballast de la boucle ferrée a cependant été le terrain de plusieurs études et expérimentations, mais aucunes d'elles n'ont abouti à un projet durable. Dans les années 1970, le projet ARAMIS (Agencement en Rames Automatisées de Modules Indépendants en Station) est proposé (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). Il prend dans un premier temps la forme d'un transport en commun, PRT (Personal Rapid Transit ou transport personnel automatisé), puis d'un mini métro automatique. Ces projets ont vu le jour suite à la candidature de la ville de Paris à l'exposition universelle de 1989, puis à sa candidature aux Jeux Olympiques de 2000. Après des essais non concluants sur les voies de l'anneau ferroviaire, le projet sera abandonné. En parallèle, une portion de la Petite Ceinture, dans le 13^{ème} arrondissement, a connu une réutilisation de très courte durée. De 1994 à 1998, elle fut une base d'essais pour l'étude d'Automatisation Intégrale du Mouvement des Trains (AIMT) dans le cadre du projet Meteor (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). Enfin, dans les années 2000, la Petite Ceinture a frôlé la reconversion. La conception de la ligne de tramway T3 proposait la réutilisation de ses rails, mais celui-ci s'est finalement implanté à quelques mètres, le long des boulevards des Maréchaux (*Commission Nationale du Débat public, Extension du tramway à Paris, 2006, en ligne*).

La ligne de tramway T3a de pont de Garigliano jusqu'à la Portes de Vincennes et son prolongement vers l'Est, la ligne T3b, jusqu'à porte de la Chapelle, suit pourtant exactement le tracé de la Petite Ceinture. L'absence de reconversion pérenne laisse ces kilomètres de voies s'éteindre.

Aujourd'hui, le domaine de la Petite Ceinture appartient au Réseau Ferré National. Elle est constituée des lignes 955 000 pour la « ligne de La Rapée à Batignolles », 971 000 pour la « ligne de Pont-Cardinet à Auteuil-Boulogne » ainsi que 980 000 pour la « ligne d'Auteuil-Boulogne à La Rapée » (*Cercle Ouest Parisien d'étude Ferroviaire, en ligne*). Ces infrastructures sont la propriété de SNCF Réseau, anciennement Réseau Ferré de France, qui a en charge sa gestion et son entretien. Malgré une inutilisation de l'ensemble des voies, sa totalité reste encore officiellement ouverte au trafic ferroviaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE POISSONNIE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, situation actuelle



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.2 Comprendre la Petite Ceinture, son empreinte

1.2.1 Le processus de construction

La Petite Ceinture s'est établie sur son propre sol, de manière complètement indépendante avec le niveau de la ville. À l'époque de sa conception, pour des raisons techniques, la dénivellation des voies ferrées ne pouvait dépasser une pente de un pourcent, et le rayon de courbure était nécessairement supérieur à trois cent mètres (GUEZ, 1996, page 69). Le tracé de la Petite Ceinture s'est donc construit selon le passage en sécurité du train, les possibilités mécaniques existantes et la variation du terrain rencontré. Son profil, composé de faibles inclinaisons, révèle alors le relief parisien.

Pour des raisons de sécurité, toute intersection avec les voies de circulation fut évitée. L'objectif était de déconnecter complètement l'infrastructure de la ville pour s'affranchir des passages à niveau, afin de fluidifier le trafic et empêcher tout accident. La Petite Ceinture se trouve donc séparée du tissu urbain par l'intermédiaire d'une multitude de ponts. La portion Rive Droite, première portion à avoir été construite, fut initialement conçue en grande partie au niveau des terres agricoles qu'elle traversait. Suite à la densification de Paris et la multiplication des réseaux routiers, ce tronçon fut très largement modifié. À la veille de l'Exposition Universelle de 1900, pour accueillir les nombreux visiteurs dans les meilleures conditions possibles, le chemin Rive Droite fut, en grande partie, transformé pour supprimer tous croisements avec les voies automobiles (GUEZ, 1996, page 69). Démantelée puis reconstruite en hauteur ou en tranchée selon la topographie de la ville, la Petite Ceinture devint alors entièrement détachée du maillage de la capitale.

1.2.2 La morphologie

Les contraintes techniques, topographiques et urbaines font de cette ligne une succession de tronçons aux typologies variées. La Petite Ceinture présente deux topographies principales. Située majoritairement au dessus du niveau de la ville ou en dessous, les portions, établies dans la continuité du sol de la métropole, sont peu fréquentes. Au fil de ses rails, il n'existe que cinq sites en lien direct avec l'espace urbain. En plus d'être peu nombreux, ils s'étirent sur de faibles distances, accentuant leur caractère d'exception. Ces derniers sont tout d'abord, la portion entre la Porte de la Chapelle à la Porte d'Aubervilliers (1), plus précisément de la gare du Nord à la gare de l'Est, ensuite le tronçon entre la Porte Vincennes et la Porte Dorée (2), le long de la rue Villa Bel Air, puis près de la Porte de Charonne (3), près de la Porte de Gentilly (4), à la Poterne de Peupliers, et enfin la portion entre la Porte d'Auteuil et la Porte de la Muette, le long des boulevards Beauséjour et Montmorency. Ces tronçons forment de

véritables situations atypiques pour la ligne, les uniques portions où la Petite Ceinture ne semble pas complètement se détacher du milieu urbain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, le profil



Source Image : Julie Lombard, PFE Espace contemporain, 2014

0 500 1000 1500 2000 2500

N

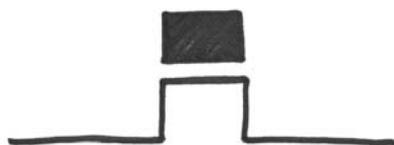
En plus de son niveau par rapport à la ville, la boucle ferroviaire est définie selon deux profils : aérien ou souterrain. Soixante pour cent du linéaire de l'infrastructure est à l'air libre, selon quatre configurations différentes : tranchée ouverte, à niveau, en remblais ou en ouvrage aérien. Les quarante pour cent restants sont en sous-sol, selon deux configurations: en tranchée couverte ou en tunnel (*COLLECTIF, 2000, page 4*). L'ensemble de ces configurations qui permettent de répondre aux contraintes rencontrées, a entraîné la conception d'un large éventail de typologies d'infrastructures. Celles-ci, révélatrices de leurs différentes époques de construction, se succèdent et se répètent pour venir accueillir les rails de la Petite Ceinture.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les types de configurations

Les typologies d'infrastructures

Profil aérien



Ouvrage aérien



En remblais



À niveau



Tranchée ouverte

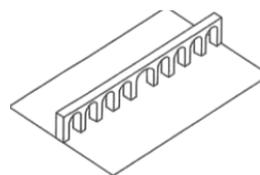
Profil souterrain



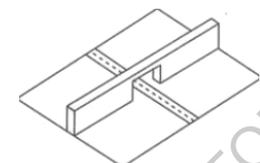
Tranchée couverte



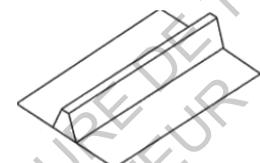
Tunnel



Viaduc



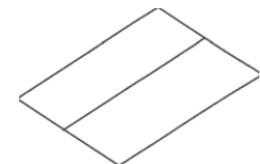
Pont-rail



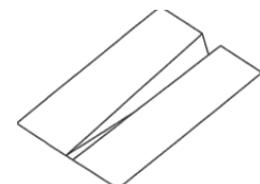
Remblai



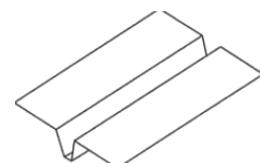
Transition basse



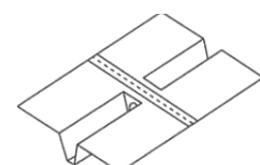
À niveau



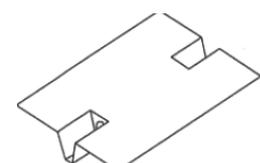
Transition haute



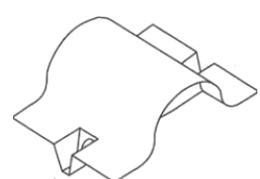
Déblai



Pont-rue



Dalle



Tunnel

1.2.3 Les relations avec la ville

*« La configuration géométrique de l'infrastructure est un facteur déterminant dans la relation à l'espace de la ville et à la constitution du paysage de la Petite Ceinture »
(APUR, 2011, page 14)*

La morphologie si particulière de la Petite Ceinture, une boucle, à l'origine continue, pratiquement linéaire et complètement dissociée des artères de Paris, détermine une relation avec la capitale à la fois singulière, riche et changeante. Cette courbe ininterrompue qui suit les quartiers en lisière de la ville permet de créer une liaison, un fil conducteur, entre eux. Sa topographie plane, se confrontant aux variations de dénivellations de la métropole, engendre des relations variées avec les différents contextes urbains qu'elle traverse. Depuis l'espace urbain, l'image de la Petite Ceinture oscille. Depuis les rails, une succession de nombreuses et diverses situations s'enchaînent sans jamais se ressembler. L'univers ferroviaire et l'univers urbain sont toujours distinctement séparés. Tout en se confrontant, il existe continuellement une connexion visuelle à double sens qui s'établit entre les deux mondes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCÈS LIBRE

La Petite Ceinture, les relations avec la ville

Les différents profils vus depuis les rails



Ouvrage aérien



Cours de Vincennes



En remblais



Rue des Maraîchers



À niveau



Boulevard Beauséjour



Tranchée ouverte



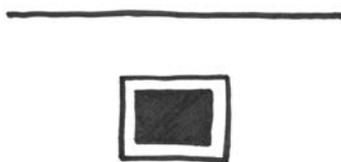
Rue Bagnolet



Tranchée couverte



Dalle Rue Navier



Tunnel



Tunnel Montsouris

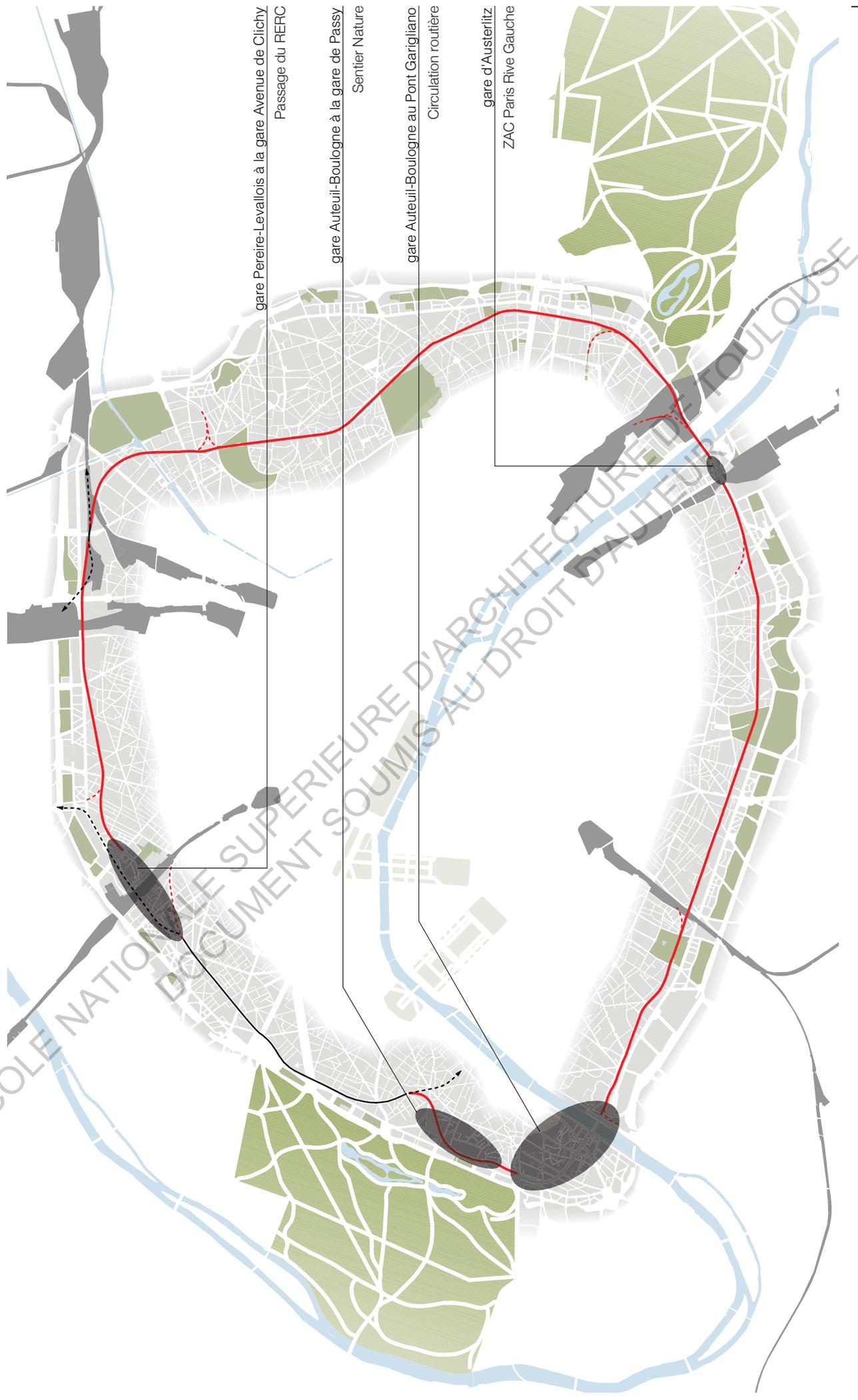
1.2.4 L'évolution de la forme

Suite à l'interruption de son fonctionnement et face à la pression urbaine, le tracé de la Petite Ceinture fut modifié au fil des années. Elle connaît deux types de modifications majeures, le morcellement et le recouvrement.

a. Le morcellement

Actuellement, seules deux portions sont encore exploitées par la SNCF Mobilités, le tronçon où circule le RER C, et le tronçon où s'effectue le transfert de trains. Le reste de la ligne, malgré son inutilisation, est encore officiellement ouvert au trafic ferroviaire à l'exception de trois portions qui ont connu un déclassement. Cela signifie qu'elles ont reçu l'autorisation d'être fermées sans maintien de leurs voies : elles sont donc passées dans le domaine privé de SNCF Réseau qui est alors devenu maître de leur destin. Ces différents tronçons ont été déclassés pour diverses raisons et ont engendré des sections de la ligne. Tout d'abord, le tronçon entre la gare d'Auteuil-Boulogne et le pont Garigliano, vu précédemment, fut déclassé dans les années 1950 au bénéfice de la circulation routière. Ensuite, la portion entre la gare de Levallois-Perret et la gare Avenue de Clichy, déclassée dans les années 1980 et remplacée par le passage du RER C en souterrain, a déconnecté l'Ouest du Nord. Enfin, de la gare d'Auteuil-Boulogne à la gare de Passy, les rails ont été déclassés en 2008 pour accueillir un sentier nature. Cette zone fut déclassée du fait de sa situation : encadrée par le passage du RER C et la portion dédiée à la circulation, elle se trouvait totalement déconnectée du reste de la ligne et ne présentait pas d'intérêt à être conservée en tant que voie ferroviaire. Une quatrième et dernière zone, très récemment déclassée, a été démantelée à proximité de la gare d'Austerlitz au profit de la ZAC Rive Gauche. « *La faisabilité d'une desserte par tram-fret, via un raccordement entre le tramway T3 et la PC au niveau de la ZAC Paris rive gauche, serait à confirmer : cela permettrait de déclasser ce tronçon du RFN et de réduire les contraintes sur les aménagements du secteur Masséna* » (APUR, Novembre 2012, page 6). Cette coupure intervient suite à la mise en place d'un protocole-cadre, développé plus loin, et provoque la rupture entre le Sud et l'Ouest de la ligne. La Petite Ceinture se retrouve donc aujourd'hui sectionnée à trois niveaux différents, ce qui lui ôte sa caractéristique si particulière d'anneau ferroviaire.

La Petite Ceinture, aujourd'hui une discontinuité



0 500 1000 1500 2000 2500

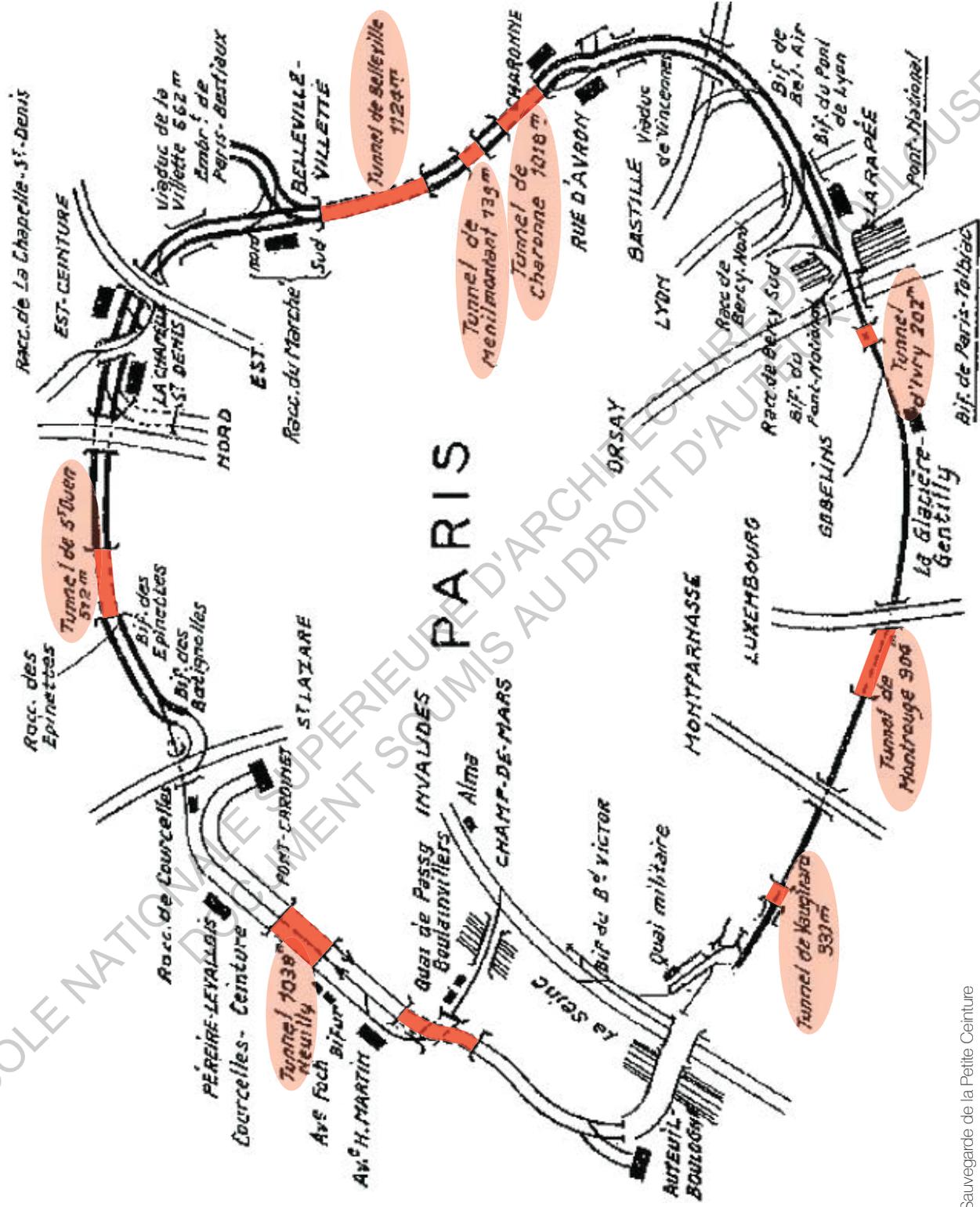
Zone déclassée

N

b. Le recouvrement

Avec le déclin du trafic ferroviaire au début du 20^{ème} siècle, la répartition entre les tronçons aériens et souterrains de la Petite Ceinture a évolué. Tout d'abord, l'ensemble de la zone réutilisée par le RER C a été recouvert. Ensuite, sur le reste de la ligne inutilisée, plus de cinq kilomètres de tranchées à l'air libre ont été masquées (APUR, 2011, page 14). Ces opérations ont principalement eu lieu au cours des années 1970-1980 sur le tronçon Sud, déjà libéré du passage des trains de voyageurs depuis plusieurs dizaines d'années. Ces travaux d'occultation de la Petite Ceinture consistent à la dissimuler sous de nouvelles dalles afin de pouvoir réutiliser l'espace foncier qu'elle occupe. Avec la densification de la ville et le manque d'espace constructible de plus en plus accru, l'emprise de la Petite Ceinture forme une réserve foncière importante et convoitée. Les portions du chemin de fer en tranchée, en rupture avec le sol de la ville et considérées comme sans atout particulier, ont été tout simplement dissimulées sous un nouveau sol. Ces modifications du profil de la ligne ont entraîné la réalisation de différents programmes sur dalles tels que des équipements ou jardins publics ainsi que des projets de ZAC, Zone d'Aménagement Concerté. Cette démarche met en évidence une vision très réductrice de la Petite Ceinture. Celle-ci est, dans ce cas, uniquement perçue comme un lieu de circulation, un axe de transport, et non comme un lieu à part entière au sein de Paris. La rupture entre l'infrastructure et la ville s'en voit renforcée. L'ensemble de ces projets sont non bâtis, généralement très minéraux et ne cherchent en aucun cas à valoriser l'espace de la voie ferroviaire. À l'époque de leur construction, certaines dalles ont été cédées à la ville de Paris pour y réaliser ces projets mais d'autres restent encore propriété de SNCF Réseau, et cela malgré l'accueil d'espace public. Aujourd'hui, ces situations sont en cours de régularisation. Si ce type d'aménagements n'est plus d'actualité à ce jour, avec la forte pression immobilière, certaines de ces dalles mutent pour devenir support de bâtis et de nouvelles constructions s'élèvent sur celles-ci. C'est le cas du projet de réhabilitation de la gare Montrouge par Nexity : de part et d'autre de l'emprise de cette gare, des opérations de logements viennent s'implanter sur d'anciens terrains de tennis ainsi que sur l'extrémité du pont existant. Avec ce types d'opérations, au delà d'être recouverte, la Petite Ceinture se retrouve ensevelie sous le nouveau tissu urbain et sa présence devient insoupçonnable.

La Petite Ceinture, les zones souterraines en 1959



Source image : Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture

0 500 1000 1500 2000 2500

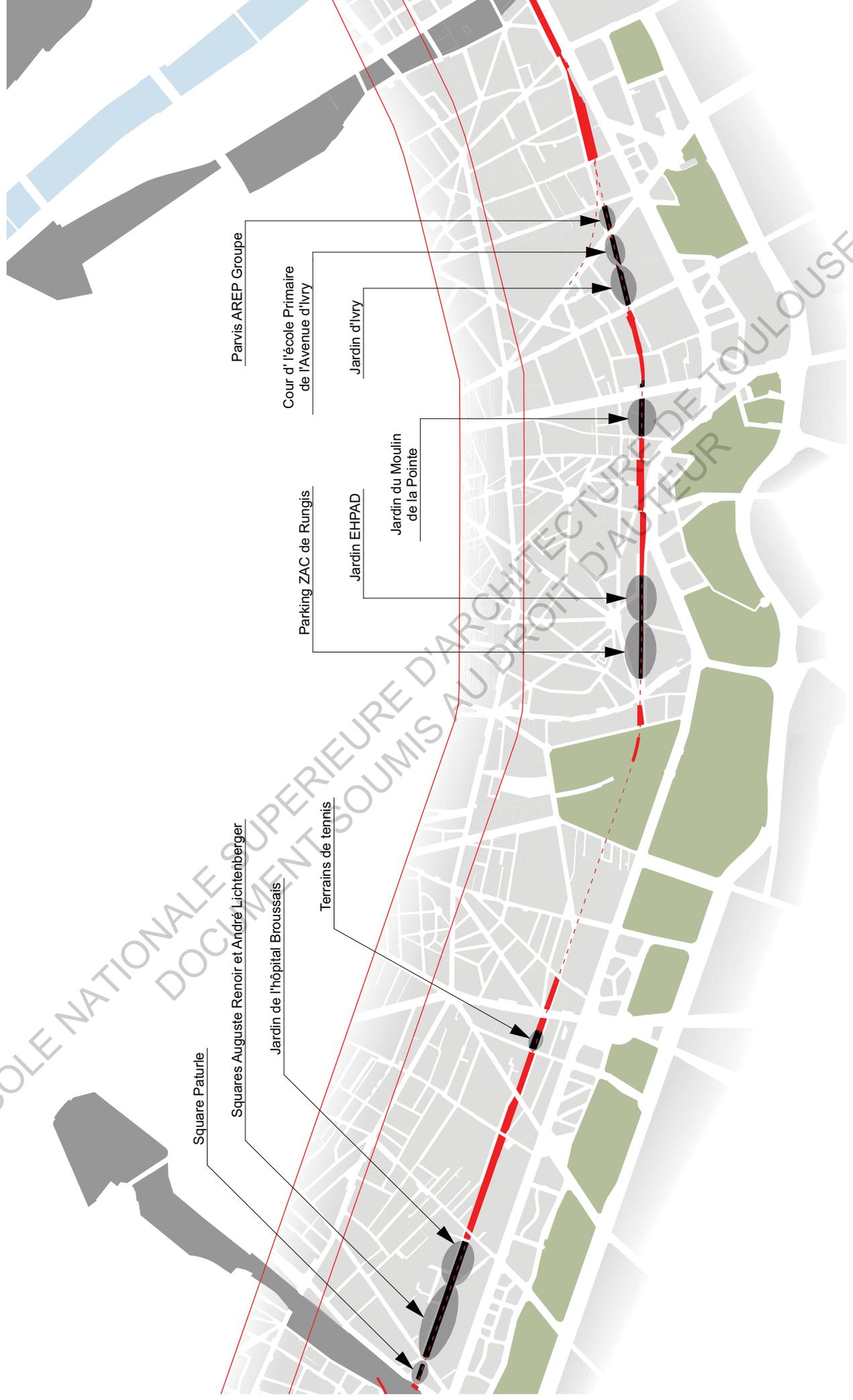
PC souterraine

N

La Petite ceinture, les zones souterraines aujourd'hui



La Petite Ceinture, les zones recouvertes sous dalles



La Petite Ceinture, l'évolution de la morphologie

Opérations de logements
Montrouge

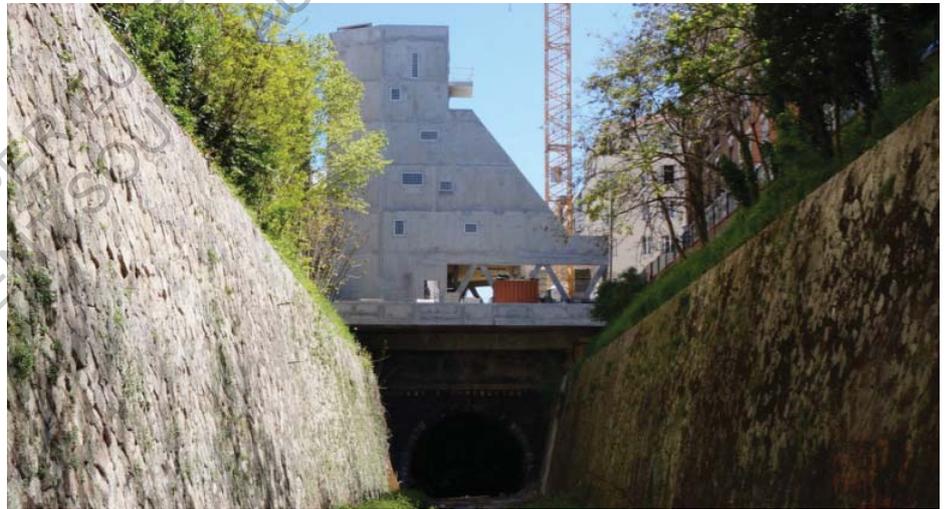
Photo aérienne
Extrait de Géofoncier



Ancienne dalle, accueillant des terrains de tennis, transformée en immeuble collectif



Extrémité du pont
recouvert d'une future tour de logements
Vue depuis les rails



Future tour de logement vue depuis la rue



Depuis la rue, il est difficile de distinguer les tranchées couvertes d'origine de celles plus récentes. Ces dernières viennent généralement se faufiler entre deux anciens ponts, ce qui rend complexe la distinction des nouveaux ouvrages. Cependant, avec un peu d'attention, il est possible de discerner des indices, témoins de l'ancienne présence de la voie ferrée. Tout d'abord, dans les caractéristiques du parcellaire, de forme linéaire et généralement non construit, ils laissent suggérer le tracé du chemin de fer. Ensuite, la présence des bouches d'aération dans les jardins publics témoigne de l'existence des tunnels. Enfin les appellations des lieux sont parfois des signes évocateurs de la couverture de la ligne, comme par exemple « Jardin de la dalle d'Ivry ». Un étage en dessous, en suivant la colonne vertébrale de la Petite Ceinture, les récents projets apparaissent plus clairement et la typologie des infrastructures exprime très nettement leurs différentes époques de construction.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, l'évolution de la morphologie

Les dalles, vues de dessus

Dalle du Jardin du Moulin de la Pointe
13^{ème} arrondissement



Jardin de la dalle d'Ivry
13^{ème} arrondissement



Dalle accueillant un parking
Rue des Longues Raies



La Petite Ceinture, l'évolution de la morphologie

Les dalles, vues de dessous

Pont rue Friant, dalle de recouvrement à l'arrière de la gare de Montrouge
Dalle accueillant de futurs logements



Ancienne et nouvelles tranchées couvertes
rue des Longues Rales
Dalle accueillant un parking



Ancien pont Huguette Schwartz coincé
entre deux nouvelles dalles accueillant le
jardin de l'Hôpital Broussais



1.3 Représenter la Petite Ceinture, son tracé

1.3.1 La carte SNCF Réseau

Si l'ensemble du réseau de la Petite Ceinture est encore ouvert théoriquement au trafic des trains, on distingue deux parties. Cette distinction est en accord avec le passé de la voie ferroviaire et les étapes de son extinction. La partie Sud, qui a connu un arrêt de fonctionnement total en 1985 est inscrite en tant que voie inexploitée. La partie Nord-Est, qui s'est éteinte en 1993, elle, est inscrite comme une ligne de fret non électrifiée, et permet de garder une connexion possible entre la gare du Nord et la gare de l'Est. Malgré cela, cette partie n'est tout de même pas exploitée dans sa totalité. Cette différenciation est également lisible par l'ampleur de l'investissement des voies, que nous verrons plus loin, la partie Sud étant très nettement plus sollicitée que la partie Nord.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, la carte SNCF Réseau



0 500 1000 1500 2000 2500

N

1.3.2 Le cadastre et la carte de l'Institut Géographique National

Si elle est bien existante pour la SNCF Réseau, pour le plan cadastral, la Petite Ceinture est une ligne blanche, une respiration dans l'urbanisation. Elle se distingue des voies routières par son tracé fin, courbe et circulaire, son découpage cadastral, ses contours irréguliers ainsi que ses largeurs variables. Elle ne se confond pas non plus avec les cœurs d'îlots par sa continuité qui génère un ruban blanc ininterrompu. Un vide qui se distingue donc des autres vides. Sur la carte de l'Institut Géographique National, elle est simplement inexistante. Invisible, elle est une absence, comme un lapsus cartographique. Traversant les bâtis et les espaces plantés, une ligne est tout de même discernable avec un peu d'attention. Telle une zone inclassable, aucun symbole ne signale son existence, comme si sa mise en veille l'avait simplement fait disparaître à tout jamais. Non cernée comme les voies de circulation, elle est parfois blanche, se mélangeant au cœur d'îlot, parfois verte, se confondant à la végétation. Déchu de tout statut, il semblerait que cet espace n'ait pas le droit d'exister, n'ait pas lieu d'être. Ce qui subsiste de son histoire, de son identité n'est comme pas suffisant pour l'inclure sur le papier. Exclue de toute représentation, la voie ferrée ne semble plus faire partie de l'espace urbanisé. Pourtant bien ancrée dans le territoire, elle est dans la ville sans y être reconnue.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

1.3.3 Le Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris, entré en vigueur en 2006, s'oriente sur trois axes généraux, énoncés dans le Projet d'Aménagement et de Développement : « *Améliorer le cadre de vie de tous les parisiens, réduire les inégalités pour un Paris solidaire ainsi que développer la coopération intercommunale et affirmer les fonctions de Paris métropole au cœur de son agglomération* » (Projet d'Aménagement et de développement Durable, 2006, Introduction, page 1). Ces documents d'urbanisme définissent les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme de la Capitale pour les quinze prochaines années, en fonction des volontés souhaitées par la ville. Ils forment donc, pour la métropole, le premier moyen d'agir sur son territoire. Dans certains cas, ils ne reflètent pas obligatoirement la réalité actuelle du sol du fait qu'ils indiquent des usages souhaités, autorisés ou interdits. Concernant le site de la Petite Ceinture, la majorité des voies appartient à la zone UGSU, zone Urbaine de Grands Services Urbains. Encore ouverte au trafic ferroviaire, le site garde le statut de voie ferrée.

Malgré cela, certains tronçons sont tout de même passés en Zone Verte et montrent que les potentiels écologiques de la Petite Ceinture ont été reconnus. Cette zone regroupe des espaces « *dont la densité bâtie est généralement faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens* » (Règlement du PLU, Tome 1, Zone Urbaine Verte, page 3). Ces portions classées en Zone Verte coïncident d'une part avec les portions adjacentes aux espaces verts majeurs tel que la tranchée des buttes Chaumont, la tranchée du parc Montsouris, ou encore la tranchée en lisière du parc Georges Brassens. Ou bien, elles correspondent à des portions qui ont connu, ou vont connaître, un aménagement d'espace végétalisé : la portion du sentier nature du 16^{ème} arrondissement, la portion du sentier nature du 12^{ème} arrondissement, les sur-largeurs des voies pour le jardin du Colonel Manhes dans le 17^{ème} arrondissement et enfin le tronçon du 14^{ème} arrondissement, dans l'attente d'un futur projet (ces projets seront détaillés plus loin dans le cadre de la mise en place d'un protocole-cadre passé entre la Mairie de Paris et la SNCF Réseaux).

A l'inverse certaines portions ont cédé à la pression urbaine et sont passées dans la Zone Urbaine Générale, en d'autres termes des zones sur lesquelles sont mis en place « *des dispositifs qui visent à assurer la diversité des fonctions urbaines, à développer la mixité sociale de l'habitat, à préserver les formes urbaines et le patrimoine issus de l'histoire parisienne tout en permettant une expression architecturale contemporaine* » (Règlement du PLU, Tome 1, Zone Urbaine Générale, page 1). Ces tronçons, pouvant alors accueillir du bâti, correspondent à des zones déclassées ou construite en

surplomb de la ligne qui n'appartiennent plus au domaine de Grand Service Urbain. C'est le cas du secteur entre la gare du Nord et la gare de l'Est, favorisant la mixité emplois-habitats, la portion à proximité de la gare d'Austerlitz, zone de ZAC, et enfin au tronçon près de la gare d'Auteuil-Boulogne, privilégiant l'habitation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, le PLU



Source image : Capgeo.sig,Paris.fr

La Petite ceinture, les zones du PLU

Zone urbaine verte en contact avec les parcs



1 - Parc Georges Brassens

Zone urbaine verte suite à un projet



4 - Jardin du Colonel Manhes

Zone Urbaine Générale



A - Zone bâtie au dessus de la ligne



2 - Parc Montsouris



5 - Sentier nature du 16^{ème} arrondissement



B - ZAC Paris Rive Gauche



3 - Parc des Buttes Chaumont



6 - Futur projet de sentier nature



C - Opération de logements sociaux



Voies publiques ou privées

UGSU - Zone de Grands Services Urbains

UV - Zone Urbaine Verte

UG - Secteur favorisant l'habitation

UG - Secteur favorisant la mixité habitat-emploi

UG - ZAC ou Secteur d'aménagements

N

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2 Rencontrer la Petite Ceinture, lien avec les citadins

À l'image de sa représentation en cartographie, au détour des ruelles de la capitale, la Petite Ceinture n'est pas non plus évidente à distinguer. Généralement inconnue des parisiens, elle est souvent ignorée de ceux qui la croisent et méconnue de ceux qui la côtoient. Tout au long de son parcours, la Petite Ceinture est tantôt longée par l'espace public, tantôt, chatouillée par les espaces privés. Parfois plus libre ou parfois plus prisonnière, sa relation avec la ville et ses citadins s'en voit complètement modifiée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.1 Explication du terrain d'étude

Le travail ici se concentre sur la Petite Ceinture de Paris en tant que friche ferroviaire, le terrain d'étude est donc défini par l'ensemble de la ligne inutilisée à ce jour pour sa fonction première de transport. De ce fait il ne comprend pas les portions détruites, de l'ancienne gare d'Auteuil-Boulogne à l'ancien viaduc d'Auteuil, les portions à proximité de la gare d'Austerlitz et de la gare Saint Lazare. De même, les portions aujourd'hui encore utilisées, à la fois pour le passage du RER C et pour le transfert des trains, ne font pas partie du site de l'étude. Il s'agit d'analyser les vingt-et-un kilomètres de voies restantes, ne servant plus de support de mobilité aujourd'hui. Ces rails, sans fonction et dans l'attente d'une réaffectation prochaine, sont devenues le support de tous les possibles.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE POUILLEYE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, le terrain d'étude



0 500 1000 1500 2000 2500

Terrain d'étude

PC existante réutilisée

N

2.2 Croiser la Petite Ceinture, son rapport avec l'espace public

La première relation qui s'établit avec la Petite Ceinture est visuelle. Lorsqu'elle est côtoyée par l'espace public, elle peut être longée par le bitume de la rue, ou par la flore des parcs. Encadrée par ces lieux ou simplement adossée à eux, elle reste, dans ces situations de confrontation au domaine public, accessible visuellement de tous. Avec ses mouvements vacillants au sein de la ville, elle offre aux spectateurs de multiples visages plus ou moins imposants, des degrés de visibilité changeants et parfois même, des points de contact.

2.2.1 L'oscillation du profil, des perceptions changeantes

Le profil de l'infrastructure joue un rôle majeur dans l'insertion de la Petite Ceinture au sein de son environnement. La morphologie de la voie ferrée produit des liens très nuancés avec la ville. En effet, la relation de proximité avec les rails varie selon le niveau de la voie. En dénivelé, à moins de venir s'y frotter, la Petite Ceinture se fait très discrète et reste peu visible. Cependant lorsque l'on s'y penche, elle apparaît comme une fosse, une faille, une rupture dans le tissu urbain. Elle est alors davantage perçue comme un obstacle infranchissable, une limite nette, mettant à distance « l'autre rive ». Lorsque la différence de niveau se réduit, la perméabilité entre les deux univers s'amplifie. Ils tendent à se mélanger sans pourtant jamais se confondre. Sur les rares portions de niveau égal à celui de la rue, du fait de la continuité du sol, la Petite Ceinture s'intègre davantage au tissu urbain. Ici, la Petite Couronne reste modeste. Elle définit un espace de marge, une interruption du bâti qui est perçue comme un vide, une respiration. Additionné à l'espace de la rue, le vide s'élargit et la respiration s'amplifie. Puis, lorsqu'elle prend de la hauteur, elle devient plus présente dans le décor parisien. En surélévation, l'ancienne voie ferrée se fait mystérieuse. Face aux hauts murs de soutènement, les rails invisibles soulèvent les interrogations. Face aux ponts, l'hypothèse de voie de circulation est plus évidente mais son aspect inaccessible la rend toujours énigmatique.

La Petite Ceinture, vue de l'espace public

Les différents profils vus depuis la rue



Tranchée couverte

Dalle
Rue des longues Raies



Tranchée ouverte

Tranchée
Parc Montsouris



À niveau

Continuité
Boulevard Beauséjour



En remblais

Mur de soutènement
Boulevard Montmorency



Ouvrage aérien

Pont
Avenue Corentin Cariou



2.2.2 La variations des limites, des porosités visuelles nuancées

Si le profil de la Petite Ceinture définit, pour la grande majorité, son insertion dans l'environnement parisien, le traitement de ses limites est un élément déterminant dans le lien visuel qu'elle va établir avec lui. Du fait de son appartenance à SNCF Réseau, elle est soumise aux réglementations ferroviaires qui lui imposent une délimitation physique avec l'espace public. Cernée sur tout son long, toute pénétration sur le site est prohibée dans un souci de protection et de sécurisation du bien de la SNCF Réseau. Entièrement cloisonnée, la Boucle ferroviaire se retrouve coupée physiquement de ce qui l'enveloppe. Selon les portions rencontrées, les apparences de ces limites sont variables. Elles diffèrent selon la morphologie même de la Petite Ceinture, en remblais ou en déblais, et selon les abords qu'elle fréquente. Leurs influences sur la visibilité des rails depuis l'espace public sont non négligeables. La forme plus ou moins perméable et l'aspect plus ou moins qualitatif, ont une répercussion majeure sur l'image de la Petite Ceinture dans l'esprit des parisiens. Murs de pierres, mur de parpaings, anciennes clôtures travaillées, nouvelles clôtures contemporaines, grillages ou encore barrières végétales, tous proposent des porosités différentes éloignant plus ou moins notre regard de la Petite Ceinture.

2.2.3 La végétation, un indice de présence

Selon la saison, un indice majeur permet un repérage facile et lointain de la Petite Ceinture : la végétation. Une flore luxuriante, abondante et imposante s'échappe parfois de ce couloir « inanimé ». L'ancienne voie ferrée est alors incarnée par un ruban verdoyant serpentant au sein de la ville. La masse végétale qui déborde de cette ligne prend des allures de jardin sauvage.

La Petite Ceinture, une masse végétale



Pont Auguste Cain



Boulevard Montmorency



Rue Leblanc



Rue des Plantes

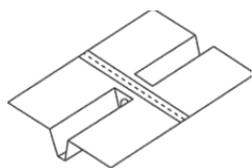
2.2.4 Les ponts, des points de contacts visuels

Si tout au long de son parcours la Petite ceinture ne se laisse pas facilement approcher, il existe des points de rencontre majeurs entre elle et la ville. Ils se font aux intersections avec la voirie et correspondent à des articulations visuelles. Soixante et un ponts ont été mis en place pour gérer ces croisements entre les voies automobiles et la voie ferroviaire. Trente-quatre sont de type pont-rail, cela signifie que la ligne passe au dessus de la voirie, et vingt-cinq sont de type pont-rue, c'est à dire que la voirie passe au dessus de la ligne (*COLLECTIF, 2000, page 14*). Ces deux configurations révèlent des liens contraires entre l'espace de la Petite Ceinture et Paris. Face à un pont-rail ou à un viaduc, le chemin de fer vient enjambrer la ville, elle la domine et se manifeste de manière évidente. Elle apparaît souvent majestueuse avec des ouvrages d'art importants et impose sa présence de manière monumentale. Viennent s'ajouter à l'ensemble de ces ponts, deux franchissements particuliers, celui de la Seine et celui du canal de l'Ourcq. À l'inverse, sur un pont-rue, la ville recouvre l'ancienne voie ferrée. Le pont n'est généralement pas en surélévation et vient dans la continuité du niveau local du quartier. Les rails sont en contre bas, sur une tranchée ouverte et se fauillent sous la voie routière. La vision de la ligne apparaît alors beaucoup plus discrète, elle se dévoile avec surprise une fois seulement sur le pont. De là s'offre une vision filante de la ligne qui s'enfuit vers l'horizon.

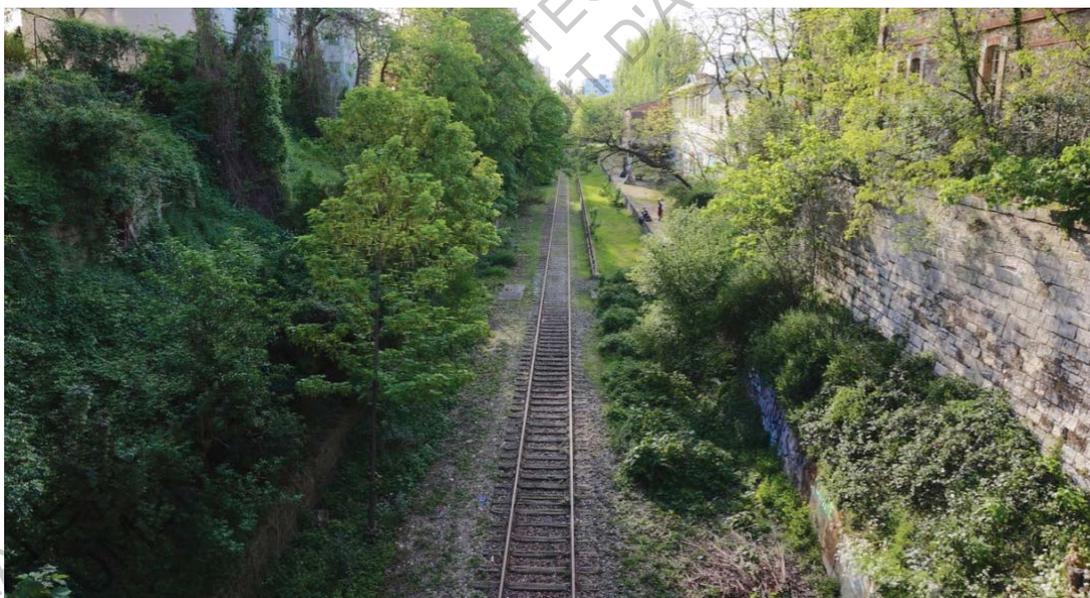
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCÈS LIBRE

La Petite Ceinture, les liens visuels

Pont-rue



Pont Rue Brancion
Vue depuis la rue



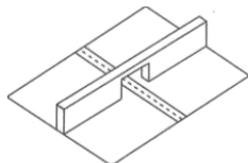
Pont Rue Brancion
Vue depuis le garde corps



Pont Rue Brancion
Vue depuis les rails

La Petite Ceinture, les liens visuels

Pont-rail



Pont rail Place Balard, vue depuis la rue



Pont rail Place Balard, vue depuis les rails

La Petite Ceinture, les franchissements particuliers



Franchissement de la Seine, vue depuis les rails



Franchissement de la Seine, vue depuis la rue



Franchissement du canal d'Ourcq, vue depuis les rails



Franchissement du canal d'Ourcq, vue depuis la rue

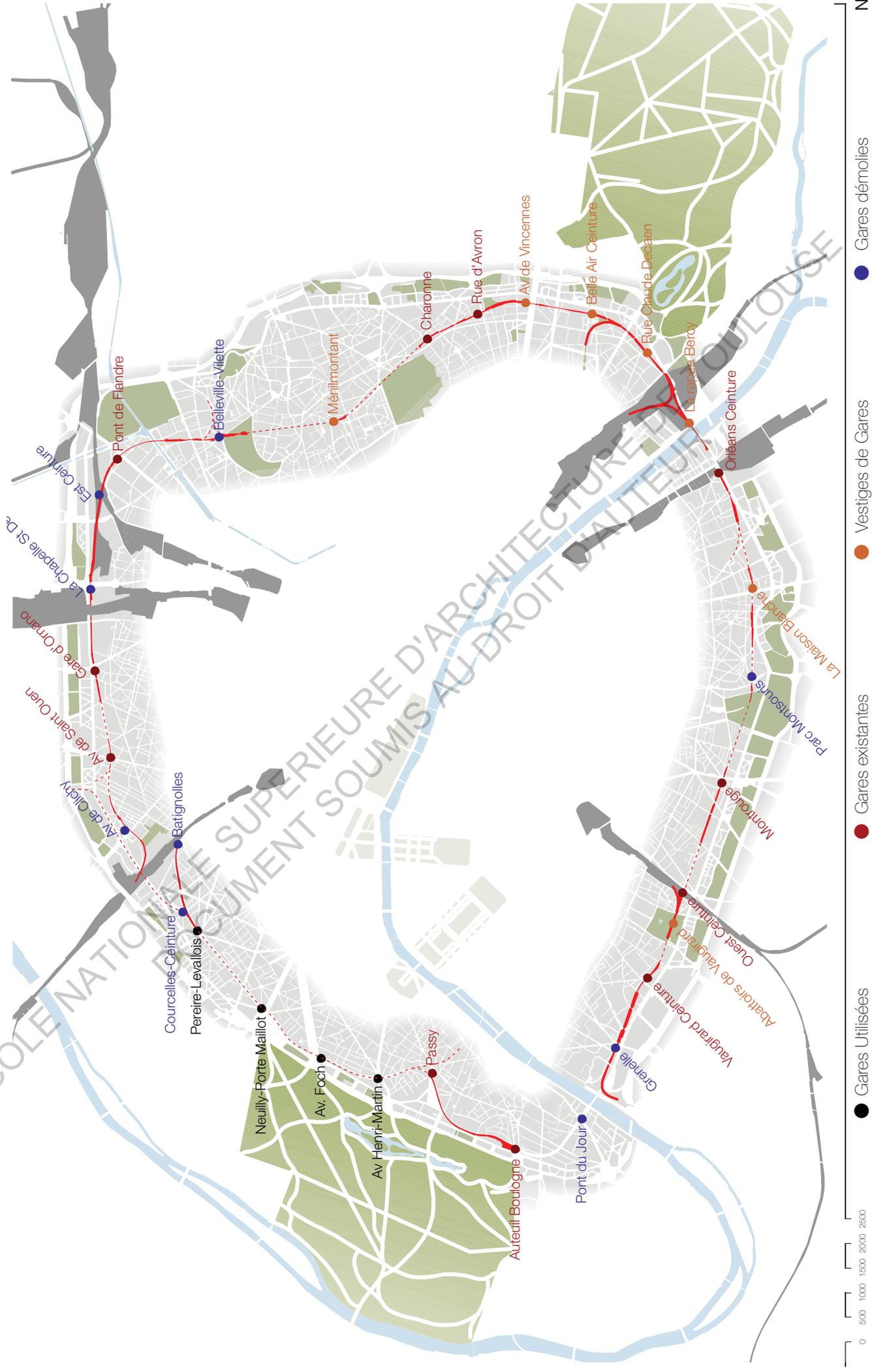
2.2.5 Les gares, des points de contacts physiques

Seules articulations physiques entre le milieu urbain et celui de la Petite Ceinture, les gares forment un point de contact réel entre les deux univers. Façades urbaines de la voie ferrée, elles se positionnent à des situations de carrefour. Pour les portions en souterrain, les gares représentent même le seul indicateur de passage de la voie ferrée. Elles sont de véritables interfaces entre la rue et le chemin de fer qui établissent une porosité entre les deux milieux. La mise en relation se fait par l'intermédiaire de leurs escaliers et de leurs quais. À l'époque de leur activité, elles étaient des signaux majeurs avertissant de la présence de la Petite Ceinture, aujourd'hui, après densification de la ville, elles se fondent davantage dans le paysage bâti.

À l'origine de son tracé, la boucle ferrée comptabilisait trente et une gares le long de ses voies (*BRETELLE, 2012, page 4*). Depuis que les rails sont devenus silencieux, seul seize d'entre elles ont réussi à conserver leur place au sein du tissu urbain (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). Celles n'ayant pas survécu ont principalement été remplacées par des opérations immobilières. Parfois, le long des rails, des vestiges de quais ou d'anciens escaliers témoignent de l'existence passée des bâtiments voyageurs. Aujourd'hui, Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris place l'ensemble des gares restantes sous la protection patrimoniale. Ces Protections Ville de Paris (PVP) permettent de préserver ce patrimoine bâti de la démolition, symbole et témoin du premier tramway parisien. Cependant les vestiges de gares, eux, ne sont pas soumis à cette protection, malgré leur contribution à la mémoire du patrimoine.

À l'heure actuelle, quatorze des seize gares sont en activité. Seules les gares Ouest-Ceinture et Orléans Ceinture se retrouvent actuellement non utilisées officiellement. Les gares de Pereire-Levallois, Neuilly-Porte Maillot, l'Avenue Foch, l'Avenue Henri-Martin ainsi que Passy, situées dans le secteur du REC C, ont été conservées pour l'accueil des voyageurs et sont toujours exploitées par la SNCF mobilité. Les sept autres restantes, propriétés de SNCF Réseau, ou devenues biens de la ville de Paris, ou encore acquises par des particuliers, accueillent aujourd'hui des activités variées. L'accès au rail fut condamné pour des raisons de sécurité et aujourd'hui les gares ne forment plus de réels points de connexion physique avec la Petite Ceinture.

La Petite Ceinture, les gares aujourd'hui

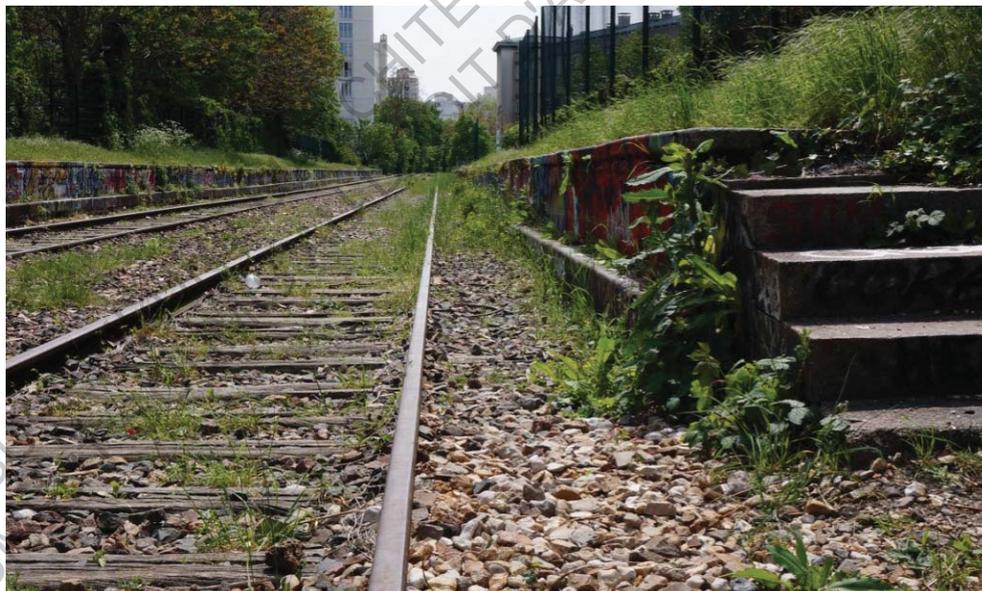


La Petite Ceinture, les liens physiques

Anciens escaliers de la gare
Montrouge



Vestiges des quais de l'ancienne gare
Bel Air Ceinture



Vestiges des quais de l'ancienne gare
Rue Claude Decaen



2.3 Côtoyer la Petite Ceinture, son rapport avec l'espace privé

« Ces terrain vagues suscitent des imaginaires a priori contradictoire : de liberté, d'aventure, de peur, de transgression, de ressentiment d'exclusion » (NIKA Jean, *Les délaissés temporaires*, 2009, page 65)

Bordée par les habitations, la Petite Ceinture, moins accessible pour le citadin, se privatise pour le riverain. Si le citoyen lambda peut faire le choix de l'ignorer, elle ne peut l'être de ceux qui la fréquentent au quotidien. Lorsque certains restent toujours indifférents face aux rails, d'autres prennent le temps de lui porter un jugement, il se dessine alors deux opinions divergentes sur la situation de la Petite Ceinture. Si certains la voient comme un espace abandonné, d'autres la perçoivent comme un espace préservé. La rencontre avec les riverains ainsi que la découverte même du site à deux saisons différentes, février et mai, ont révélé ces perceptions opposées.

2.3.1 La Petite Ceinture, une image de dégradation urbaine

Espace vacant, lieu sans vie, creux, faille, frontière, vide, non lieu, tous évoquent l'un des visages de la Petite Ceinture. En effet, la perception de celle-ci peut se résumer, pour certains, à celle de la friche ferroviaire. La notion de friche renvoie à un lieu qui, à son époque, eut une fonction, une utilisation particulière et qui, par le processus dynamique urbain ne trouve plus d'utilité aujourd'hui. Selon Gilles Clément « toute perte de pouvoir de l'homme sur son territoire est considéré comme friche qu'elle que soit son origine » (CLÉMENT, *Les délaissés temporaires*, 2009, page 49). Terrain laissé-pour-compte, la friche n'est donc plus soumise à l'occupation ni à l'exploitation spécifique de l'homme. Déserté par ceux qui l'occupaient, le site de la Petite Ceinture est rejeté et déprécié par certains de ses voisins pour cause d'absence de qualité. Elle est alors perçue comme un délaissé en tant qu'espace inexploité, perdu ou encore gâché. Elle est, pour ces personnes, assimilée à un espace résiduel, synonyme de désordre, de malpropreté et d'insécurité. Elle évoque, pour eux, une connotation négative qui pèse sur l'image de la ville. Cette vision dévalorisante est due notamment à trois facteurs principaux.

Tout d'abord l'aspect de désordre qui se dégage de l'ancienne voie ferrée. L'arrêt du trafic ferroviaire et la préservation de la ligne de la fréquentation humaine fait du site de la Petite Ceinture un espace vacant, « qui n'est occupé par personne ». C'est pour cette raison que, sur ces rails, la végétation a repris tous ces droits. Ici la nature y est « sauvage » et l'intervention de l'homme y est faible. De ce fait, la flore y pousse de manière anarchique, désordonnée, décousue et fait apparaître le lieu comme confus et brouillon. Or en milieu urbanisé, les espaces verts nous ont habitués à une nature maîtrisée, dans les parcs et les jardins publics, tout y est organisé, structuré, clair et

lisible. Pour certains, cette nature chaotique renvoie à une absence d'entretien et à une négligence du site. De cette vision d'espace négligé, l'accueil du site de la Petite Ceinture au sein de l'environnement des riverains peut être défavorable. Le considérant comme résiduel, ils l'utilisent comme tel. Certains tronçons, particulièrement ceux en forte tranchée, sont le lieu de réception de détritiques, prenant parfois même la forme d'une décharge à ciel ouvert. Les portions pincées entre deux zones bâties de forte hauteur, entourées de murs pignon ou de façades de services, sont les plus exposées à ce traitement. Enfin, par l'absence de fréquentation et une vision d'espace délaissé, le lieu fut investi par les marginaux à la recherche d'espace à l'abri des regards. Cette vision de *no man's land* qui semble apparemment sans surveillance, attire les sans domicile fixe, squatteurs et tagueurs, et le lieu invite aux activités illégales. De ce fait, il évoque un sentiment de délinquance et d'insécurité qui provoque une image dévalorisante du site.

Cette image de délaissé urbain condamne le lieu à être refoulé. Perçu comme un territoire en mutation, il renvoie à une situation temporaire, d'attente, qui ne peut durer dans le temps. Dans le processus actuel de renouvellement urbain, un lieu inutilisé est obligatoirement éphémère et provisoire. Pour certains, il ne semble pas utile d'en prendre soin ni de prendre le temps de se l'approprier. Le délaissé doit être temporaire et semble avoir l'obligation de sortir de sa situation d'abandon et pour des questions morales, il ne peut être conservé comme tel. Forcé d'être réutilisé dans un futur proche, il est sous-estimé, méprisé et dénigré.

La Petite Ceinture, un délaissé urbain

Zone en tranchée
Coincée entre le bâti
Rue Gandon



Zone en tranchée
En pieds d'immeubles
Rue Regnault
Février 2016



Zone à niveau
En pieds d'immeubles
Rue du Dessous de Berges



Zone en remblais
Liée avec des arrière-cours d'immeubles
Rue de l'Ourcq



2.3.2 La Petite Ceinture, une image de jardin citadin

Jardin, espace vert, espace naturel, bulle d'air, ballon d'oxygène, respiration, voici le second visage de la Petite Ceinture. De ce point de vue, le délaissé est considéré sous l'angle de jachère, c'est à dire de terrain en reconstitution, et non sous l'angle de friche ferroviaire ou de terrain abandonné. En ce sens il évoque un terrain inexploité qui renvoie à un moment de repos : « *état d'une chose ou d'une personne dont on ne tire pas parti, à qui l'on ne demande pas ce qu'elle pourrait donner* » (NIKA, *Les délaissés temporaires*, 2009, page 17). Le site se végétalise spontanément et la nature « sauvage » se réinstalle lentement.

La première caractéristique qui donne de la valeur à l'espace de la Petite Ceinture est le vide qu'elle offre à une métropole densément bâtie. Cette ancienne ligne de chemin de fer aménage un creux qui fait respirer le foncier. Elle forme un espace de marge, une mise à distance, entre les deux rives qu'elle sépare. Les habitations qui se font face sont éloignées les unes des autres et les vis-à-vis s'en trouvent estompés. Les habitations en bordure de voies possèdent alors des lieux de vie moins exposés aux regards extérieurs et leur intimité s'en voit renforcée.

La deuxième caractéristique, qui vient en complément de la première, est son caractère « désertique ». L'inaccessibilité de la voie la préserve d'une activité humaine et lui donne un caractère privatif. Lorsqu'elle longe les immeubles d'habitations, la Petite Ceinture disparaît de la vue de tous pour s'offrir uniquement à ceux qui ont la chance de la côtoyer. Comme un espace extérieur privé, elle vient dans le prolongement du chez soi. C'est une extension de l'espace habité vers le dehors. Cette appréciation de la Petite Ceinture en tant que prolongement de l'habitat est une première appropriation visuelle du site. Elle évoque alors un lieu de tranquillité, inspirant le repos et la sérénité.

Enfin la troisième caractéristique valorisant la voie, et certainement la plus importante, est la présence du végétal. Le site peut se qualifier comme étant en déprise : « *un terrain est en déprise lorsque l'on cesse d'y exercer une activité contraignante l'empêchant de s'exprimer librement* » (CLÉMENT, *Les délaissés temporaires*, 2009, page 48). L'arrêt d'activité de la voie ferrée a donc laissé la faune et la flore réinvestir lentement les lieux pour offrir aujourd'hui un couloir végétal luxuriant. Prisé par certains de ses riverains, celui-ci est apprécié pour ses qualités d'espace vert, devenu rare et précieux dans ce tissu urbain dense. Mais savoir apprécier l'espace de la Petite Ceinture en tant qu'espace de « nature » sous-entend se détacher des représentations conventionnelles que l'on se fait de ces espaces. Cela nécessite un changement de regard sur la notion de nature en ville. Ici elle n'y est pas apprivoisée et ordonnée comme dans les parcs et les jardins publics, mais envahissante et luxuriante. Il faut savoir l'apprécier comme telle. Lorsque c'est le cas, la Petite Ceinture apparaît alors

comme un immense parc linéaire. La rareté des espaces verts privatifs en ville fait des habitations à proximité du site de la Petite ceinture des lieux de vie privilégiés. Sous cet angle la Petite Ceinture participe à la satisfaction des besoins de nature en ville des riverains et à l'augmentation du cadre de vie.

De ce point de vue, l'espace de la Petite Ceinture est approprié visuellement par les riverains. La situation de délaissé de cet espace est perçue comme un atout pour leur logement et leur cadre de vie. Maintenant habitués au silence de la ligne, il est inenvisageable pour eux de revoir passer un train sous leurs fenêtres. L'idée même d'une reconversion, que se soit le passage du tram ou une promenade piétonne, leur est désagréable.

« Les principaux arguments opposés au retour des trains sont portés par des riverains qui habitent ou ont acquis des logements au bord de la petite Ceinture qui ne souhaitent pas que l'environnement et leur qualité de vie soient dégradés par des nuisances liées à la proximité de l'infrastructure, jugée inacceptables. » (Mairie de Paris et RFF, 2013, page 12)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LYON
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La Petite Ceinture, un jardin en ville

Zone en tranchée
Le long de la rue Regnault
Mai 2016



Zone en tranchée
Le long de l'Avenue du Général
Michel Bizot



Zone en tranchée
Le long du Boulevard Ney



Zone en tranchée
Le long du Boulevard Poniatowski



2.3.3 Les raisons d'une contradiction d'image

a. La végétation

La présence de la végétation est l'une des caractéristiques majeures dans l'appréciation ou non de l'espace de la Petite Ceinture. Le long de ce couloir, l'installation des espèces végétales varie selon les tronçons rencontrés. Plusieurs paramètres entrent en compte dans le développement localisé de celles-ci. Tout d'abord la configuration et la composition (ballast, métal, dalle de béton) de l'infrastructure même de la Petite Ceinture impacte sur l'apparition et le type des espèces. Ensuite, l'ensoleillement des tronçons va influencer l'installation de certaines catégories de végétaux. Enfin la présence ou non d'autres espaces verts à proximité influencera le développement de la flore. Selon sa densité et sa richesse de biodiversité, la masse végétale aura un impact visuel et esthétique très variable, de ce fait son appréciation par les riverains sera très différente.

Cette nature « sauvage » qui sait être appréciée par certains, Nathalie Blanc en souligne son importance au sein de la ville. Elle en fait la description ainsi : « *Une autre sorte de nature concerne des phénomènes d'échelles moyennes, mais qui, par leur caractère proliférant, subreptice, prennent part aux récits de la ville et aux mythes qui la concernent si profondément qu'ils en composent en partie la matière. L'herbe folle et les friches urbaines en sont des éléments qui, bien qu'ils finissent par être désirés, n'en participent pas moins de l'aspect indomptable de cette nature qui resurgit ici et là. Cette nature se situe à l'interaction de l'artificialité et de la naturalité du milieu* » (BLANC, 2012, page 56).

b. L'infrastructure

Mais le végétal n'est pas le seul critère d'appréciation. De la même manière qu'avec l'espace public, le profil de la Petite Ceinture, lorsqu'elle côtoie les habitations, va jouer un rôle majeur dans son intégration à l'environnement des riverains. Le traitement des limites va également impacter sur la porosité visuelle et donc sur son appropriation. Mais ce ne sont pas les seuls éléments qui vont influencer l'image, positive ou négative, de la voie ferrée. Si les profils et les infrastructures se succèdent et se répètent, les visages de la Petite Ceinture ne se ressemblent jamais. En effet, la variation de la largeur de l'infrastructure, de quinze à quarante mètres (APUR, 2011, page 24), va offrir une respiration plus ou moins forte, et des vis-à-vis plus ou moins marqués, faisant ainsi apprécier l'espace de la Petite Ceinture comme une mise à distance de ses voisins. De plus, la morphologie des talus, abrupte ou plate, va influencer le lien entre les habitations et les rails. Tous ces paramètres, caractérisant l'infrastructure elle-même, ont un impact sur l'image renvoyée aux citoyens.

c. L'évolution du foncier

Le contexte bâti alentours a également sa part de responsabilité dans le lien qu'entretiennent les riverains avec la ligne. La ville, lors de son extension vers sa périphérie, s'est peu à peu cousue avec le tracé de la Petite Ceinture déjà existante. Les immeubles sont venus, pas à pas, se construire à proximité de celle-ci, frôlant alors ces rails. Au fil des années et au fil du déclin de son utilisation, l'orientation des bâtiments en lien direct avec la voie a fortement évolué. Le trafic dense et bruyant des trains, durant les années de jeunesse des rails, imposait une orientation prédéfinie aux édifices alentours. Les premiers immeubles construits tournaient catégoriquement le dos aux voies. Ils leur présentaient des façades aveugles, murs pignon ou façades de services, composées de rares et faibles ouvertures. Positionnés généralement perpendiculairement à la ligne, ils favorisaient l'ouverture de leurs espaces de vie sur des zones moins bruyantes de la ville. La Petite Ceinture était alors considérée comme un arrière de bâti, rejetée pour sa nuisance sonore et sa pollution atmosphérique. Puis, lorsque la voie se ferma au trafic des voyageurs et que son emploi commercial commença à s'affaiblir, les immeubles commencèrent à se tourner peu à peu vers ce ruban, devenu plus silencieux. Ils s'orientèrent alors vers les rails, de manière parallèle à la voie, lui offrant des pièces à vivre, de larges ouvertures et parfois des prolongements vers l'extérieur. La Petite Ceinture, alors inutilisée et calme, devient l'avant des édifices et forme un véritable atout pour ces nouveaux logements qui s'ouvrent vers elle. Selon l'édifice habité et son orientation par rapport à la ligne, la relation avec elle diffère très nettement.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

La Petite Ceinture, évolution du contexte urbain



Opposition entre les deux types de bâtis mitoyens, le long de la rue du Cadix



Façade des pièces à vivre
Immeuble de la rue Gabon, vue depuis les rails



Façade de service
Immeuble rue Léon Delagrangé, vue depuis les rails



Façade avec prolongement extérieur
Immeuble près de la rue de Picpus, vue depuis les rails



Façade de service
Immeuble près de l'Avenue Daumesnil, vue depuis les rails

d. Evolution de notre rapport à la nature

Si la considération de la Petite Ceinture est indéniablement liée à l'image qu'elle renvoie et à son contexte, elle est aussi, à une échelle un peu plus large, liée à notre rapport à la Nature. Depuis tout temps, en Occident, l'emprise humaine est exercée sur le territoire et l'Homme a une position de domination sur la Nature. Idée imprégnée dans les cultures et les religions, la Nature a toujours eu pour rôle d'assouvir les besoins de l'Homme. Suite à des événements majeurs, cette posture fut largement modifiée ces deux derniers siècles.

Le premier événement, qui va bouleverser ce rapport, est l'apparition de l'écologie, à la fin du XIX^{ème} siècle. Le terme est défini par Haeckel comme étant « *la science des relations des organismes avec le monde environnant, c'est à dire, dans un sens large, la science des conditions d'existence* » (HAECKEL, 1866). Gilles Clément fera, plus tard, le constat : « *destinée à situer les êtres vivants dans leur habitat et à les comprendre au travers des relations qui les lient les uns aux autres, cette science est avant tout un choc culturel* » (CLÉMENT, 2011, page 8). Ce nouveau domaine scientifique fait émerger des découvertes dont l'importance sera soulignée par Nathalie Blanc : « *Une innovation majeure de l'écologie scientifique est la mise en évidence des interdépendances et des solidarités complexes et riches des écosystèmes et des organismes* » (BLANC, 2012, page 34). En effet, elle révèle l'interconnexion indéniable entre tous les êtres vivants de la planète. Cette prise de conscience par l'Homme de sa relation à l'ensemble du reste du vivant sur la Terre, l'associe directement à lui. Le rapport entre l'Homme et la Nature évolue : « *le voici en situation d'immersion et non plus de domination* » (CLEMENT, 2011, page 9). Le second événement, qui va transformer notre position face à la Nature, est l'apparition de la notion de finitude de la planète. Au cours des années 1970, la révélation de la première image de la Terre vue dans son intégralité, « la bille bleue », nous ouvre les yeux sur les caractéristiques intrinsèques de notre Planète : espace clos, fini et non extensible. S'ajoute à cela, dans la même décennie le premier choc pétrolier qui nous confronte au caractère limité des ressources naturelles. L'espace vital est donc compté et avec, ses ressources. « *Le sentiment de finitude écologique fait apparaître les limites de la biosphère comme l'enclos du vivant* » (CLEMENT, 2004, page 15).

Ces deux révélations vont directement modifier notre rapport au monde et particulièrement à la Nature. De ces constats, va naître une prise de conscience de l'importance du rôle de la biodiversité et, de manière plus générale, de la préservation de la planète. La Nature devient fragile, précieuse, source de richesses et il en va de notre survie de la protéger. Cette prise de conscience collective entraîne une considération grandissante pour le végétal. Le désir de s'en rapprocher et de se reconnecter à lui émerge. Désormais l'Homme lui attribue une place majeure au sein de

son quotidien. En milieu urbain, cela se traduit par une demande accrue d'espaces verts, et c'est en cela que la Petite Ceinture, quand elle prend des allures de corridor végétal, vient combler ce besoin. De plus, cette nécessité de renouer avec la Nature s'est également accompagnée d'un changement de regard sur elle. Dorénavant, les jardins, espace de nature domestiquée par excellence, n'ont plus simplement une valeur esthétique, ils ont une dimension biologique, ils deviennent garants de la biodiversité et donc du vivant. En découle la prise en considération de l'ensemble des espaces dit « naturels ». Gille Clément en fait l'éloge à travers l'expression du *Tiers Paysage* : « *Fragment indéfini du jardin planétaire, le Tiers paysage est constitué de l'ensemble des lieux délaissés par l'Homme. Ces marges rassemblent une diversité biologique qui n'est pas à ce jour répertoriée comme richesse. Tiers paysage renvoie à Tiers État. Espace n'exprimant ni le pouvoir ni la soumission au pouvoir* » (CLÉMENT, 2004, page 13). Si cette idée est encore neuve, elle fait son chemin et c'est en cela que la Nature indomptable et chaotique qui surgit du couloir de la Petite Ceinture se met à être appréciée en tant que morceau de nature à part entière, précieuse et à considérer.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LYON
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3 Investir la Petite Ceinture, lien avec les usagers

Depuis les espaces privés, l'appropriation de la Petite Ceinture reste visuelle. Certains citadins ont franchi les limites pour venir s'approprier physiquement l'espace de l'ancien anneau ferroviaire. Alors dénuée de toutes fonctions définies, son inexploitation l'ouvre à la reconquête. Des usages informels et formels ont vu le jour le long de ses voies, à la fois sur les sur-largeurs, sur l'infrastructure elle-même, dans les tunnels ainsi que dans le patrimoine bâti qui constitue son réseau. Terrains d'accueil pour les sans abris, squats, lieu d'expression artistique, terrain de jeu pour la pratique de l'Urbex, jardins potager, jardin public, circuit touristique ou lieu d'accueil pour chantiers d'insertion... Tous ces usages montrent la diversité de valorisation du site de la Petite Ceinture. Les usages sont présentés selon une logique chronologique : la présentation d'un large éventail d'usages informels se poursuivra par l'énonciation des usages formels. Puis, le protocole-cadre passé entre la SNCF Réseau et la Ville de Paris sera évoqué avec son impact direct sur les pratiques déjà présentes sur le site ainsi que les nouveaux projets de reconversions que celui-ci a fait naître.

« La situation physique, économique et juridique des délaissés légitime une socialisation inventive, une appropriation du sol qui, en délivrant ces lieux de la propriété, privée ou d'état leur rendent leurs propriétés, des propriétés sans propriétaires » (COLLECTIF, 2009, page 40)

3.1 Les usages spontanés, une mixité d'usages

*« Autant d'espaces, « amnésie urbaines » en état de disponibilité, dont l'identité est comme en suspens, dans l'attente d'une définition qui pourrait leur être imposée par quelque autorité en place, et dont la signification est, pour l'heure, polysémique »
(COQUART, Stalker, 1995, en ligne)*

3.1.1 Les raisons de son investissement

a. La loi

La Petite Ceinture appartient au Réseau Ferré National et toute pénétration sur le site est interdite par la loi. Selon le décret 730 du 22 mars 1942 concernant le règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploration des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, l'alinéa 5 de l'article 73 énonce : *« il est défendu à toute personne de pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer des matériaux ou objets quelconques, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage »* (JORF du 23 août 1942, page 2888).

b. Une ambiguïté du statut

L'ambiguïté du statut de la Petite Ceinture est une des raisons de son appropriation. Toujours propriété de SNCF Réseau et encore ouverte au trafic ferroviaire, elle fait partie du domaine public et son accès reste interdit. L'inactivité des voies et la législation, qui condamne toute pénétration, préservent les rails de toute présence. Son absence d'activité et son image de délaissé sont les raisons premières de son investissement. Ce lieu inexploité et inoccupé assure une tranquillité à ceux qui prennent le risque de l'investir. Tout au long de son tracé, des failles présentes dans ses limites permettent de pénétrer sur le site avec relativement d'aisance. Certains accès informels, existants depuis longtemps, sont devenus les nouveaux points de contact entre la ville et la voie. Relayés sur les réseaux sociaux, ils sont les nouvelles entrées de la Petite Ceinture. La discrétion des agents de la SNCF chargés de la surveillance et de l'entretien du site fait de leur existence presque un mythe. S'ajoute à cela le laxisme des autorités face aux intrusions qui ne démotive pas les explorateurs. Face à ce lieu propice à tous types d'appropriations, certains sont partis à sa conquête, et ce, depuis des années.

c. Spatialité et temporalité éphémère, une typologie d'usages

La Petite Ceinture, c'est un intervalle, aussi bien en terme de temps qu'en terme d'espace, qui donne toutes les possibilités d'être investi. Comme une discontinuité du tissu urbain, l'absence de fonction particulière sur ces vingt et un kilomètres donne toutes les libertés d'appropriation. De plus, la temporalité du lieu, un moment en suspend entre une ancienne et une future utilisation, présente le site comme étant « en sursis ». L'espace est perçu comme un territoire en mutation vers un avenir incertain. Les activités s'y développent donc en conséquence. Les projets qui s'y installent ne peuvent être qu'éphémères et provisoires et sont capables de prendre fin à tout moment.

3.1.2 La Petite Ceinture, lieu d'accès

L'un des premiers usages observés sur le site, qui n'est pourtant pas le plus fréquent, est celui de lieu d'accès aux catacombes. Cet usage n'utilise le site de la Petite Ceinture uniquement comme lieu de passage, les lignes sont pratiquées dans le seul but d'accéder aux galeries souterraines de la ville. Anciennes carrières de pierre de Paris, elles ont pris la forme d'ossuaire municipal à la fin du 18^{ème} siècle. Elles ont accueilli à cette époque les ossements des divers cimetières de la ville, alors évacués pour des raisons d'insalubrité. Un engouement pour ce mystérieux dédale souterrain est apparu dans les années 1960 et s'est traduit par la multiplication de visites non officielles de ces sous-sols parisiens. Situé à environ une vingtaine de mètres sous le niveau de la ville, le réseau croise parfois celui de la Petite Ceinture. Certains des tunnels de celle-ci deviennent de véritables portes d'entrées pour cet obscur labyrinthe. Ces explorateurs se retrouvent alors à déambuler sur les traverses de la boucle ferrée pour pouvoir accéder à leur lieu de destination.

3.1.3 La Petite Ceinture, lieu disponible à investir

a. Un lieu d'accueil pour les commerces

Au delà d'un simple lieu de passage, la Petite Ceinture est occupée de manière plus permanente à travers l'investissement de ses infrastructures. Les ouvrages d'art, particulièrement les ponts-rail ou les viaducs se sont vus devenir des lieux d'accueil informels pour des commerces ou services. Leur particularité, en tant que support de la ligne, est leur situation de contact direct à l'espace public. Les dessous de ces ponts ou les interstices formés par les arcades des viaducs sont devenus des « nids » offrant protection et abri. Ces zones résiduelles de la Petite Ceinture, forment des délaissés urbains disponibles. Ils n'ont pas tardé à être accaparés par les citoyens à la recherche de la moindre parcelle libre. Comblant les creux de ces ouvrages d'art, ces extensions sauvages se sont fauillées discrètement et illégalement entre les constructions.

b. Un lieu de refuge pour les marginaux

À l'opposé des ponts-rail, les ponts-rue ou les tunnels sont support de l'espace public et recouvrent la voie ferrée. Dans ces situations, la Petite Ceinture se voit être un lieu d'hébergement pour les personnes sans domicile fixe. Ce sont des études passées qui permettent d'évoquer cette pratique (*LOMBARD, 2014*). Aujourd'hui, celle-ci est devenue peu fréquente, voir quasi inexistante. Aucune rencontre avec ce type d'usager n'a été faite, seules quelques traces d'usages ont laissé supposer la possible persistance de cette pratique. L'occupation de la Petite Ceinture par les marginaux peut s'expliquer par sa situation au sein de la ville : coupée du dynamisme de l'espace public et peu fréquentée, elle offre la tranquillité recherchée par ces derniers. À l'écart du monde, les campements de fortune étaient installés sous les ponts-rue ou à l'entrée des tunnels, offrant abri et protection des usagers (*ROBIN, 2010, p13*).

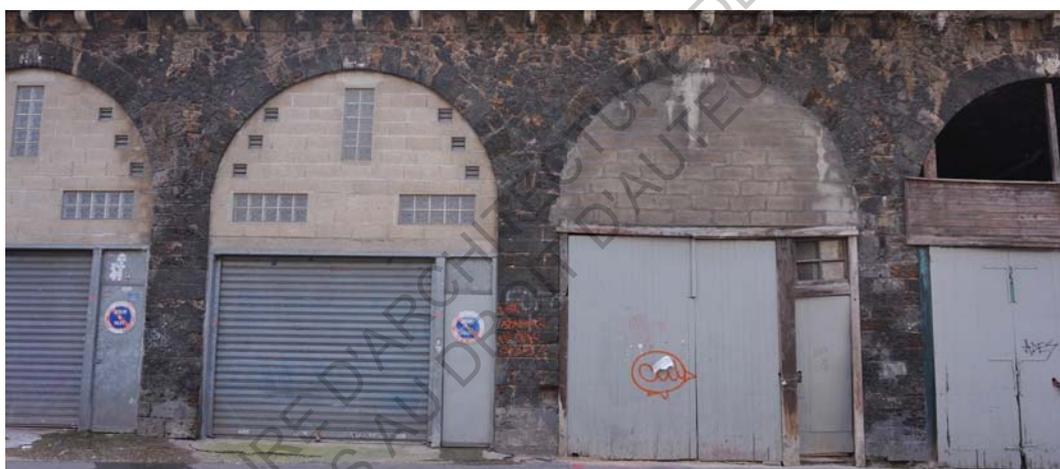
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages informels, un lieu d'accès et un lieu à investir

Des cataphiles en direction
du tunnel Montsouris



Extensions
Sous le viaduc Corentin Cariou



Campement de fortune
à l'entrée du tunnel
Boulevard Omano



Photo personnelle, février 2016
Campement de fortune
Sous le pont rue de Charonne
Aujourd'hui disparu



c. Un lieu de pause

Parfois plus qu'un simple lieu de passage, et moins qu'un lieu d'hébergement, la Petite Ceinture est un lieu de pause. Pour les mêmes raisons que citées précédemment : lieu calme, à l'abri des regards et coupé de la ville, l'ancienne voie ferrée est investie de manière temporaire par les citadins. Lieu de regroupement, le site se voit approprié temporairement par ses usagers. Des traces d'usages qui expriment clairement le regroupement de citadins ont été observées. Celles-ci montrent qu'au delà de passer sur ce site, les usagers prennent le temps de s'y arrêter, d'aménager l'espace à leur manière, de l'investir physiquement et de se l'approprier en terme d'espace.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages informels, un lieu à investir



Traces d'usages
Gare de Charonne



Traces d'usages
Boulevard Poniatowski



Traces d'usages
Boulevard Poniatowski

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.1.4 La Petite Ceinture, lieu d'expression artistique

a. Les infrastructures

Le site de la Petite Ceinture s'est vu devenir une véritable toile de fond pour l'art du graff. Cette forme d'expression artistique, qui s'est affirmée aux États-Unis à partir de 1970, a atteint la capitale française dans les années 1980. Si certains le perçoivent comme un acte de vandalisme, d'autres peuvent le considérer comme une compétence artistique à part entière. Pour ceux là, la Petite Ceinture devient alors un musée à ciel ouvert. Le long des rails du chemin de fer, tout est sujet à être investi par ces œuvres éphémères : anciens quais, murs de soutènement, barrières et rails. Certains supports, plus favorables à recevoir la peinture, se retrouvent même sans un seul centimètre carré non recouvert. Aérosols, pochoirs, collages, marqueur, pinceau, rouleau, les techniques sont nombreuses et les styles variés, et pourtant une certaine harmonie se dégage de l'ensemble. L'univers du graff a son propre langage et il est parfois compliqué pour les non-initiés de percevoir toutes les subtilités. Les amateurs peuvent simplement apprécier la profusion de formes et de couleurs qui viennent envahir l'ensemble des infrastructures, modifiant complètement leur aspect d'origine et leur perception. Les plus experts peuvent se prêter au jeu de piste pour découvrir quels artistes ont foulé le ballast de la Petite Ceinture.

Si l'on devait citer les raisons d'exister de cet art brut au delà de faire passer un message et revendiquer une idée, se serait de signaler sa présence, de se faire connaître et d'affirmer une identité au sein de ce milieu. La rencontre avec l'un de ces graffeurs a permis d'en apprendre un peu plus sur le choix du site de la Petite Ceinture en tant que support pour cet art illicite. Pour lui, la pratique du graff est la première forme d'exploration urbaine. Selon lui, c'est une manière de « conquérir » la ville et de se l'approprier. Cet art donne lieu à des découvertes de recoins insolites de la ville et inconnus des parisiens, comme la Petite Ceinture.

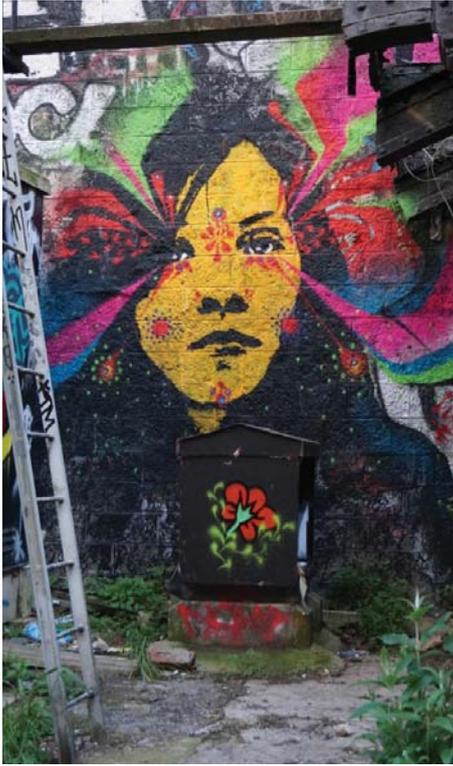
L'art du graff c'est à la fois vouloir laisser une trace dans la mémoire collective mais en même temps accepter le caractère éphémère du geste. Cet art considère l'acte de créer plus important que l'œuvre produite elle même. Le long de la ligne, les anciens graffs sont recouverts par les nouveaux et les supports évoluent au fil des jours. Si la Petite Ceinture semble être en suspens dans le temps, elle est, à travers la présence de cet art, en perpétuel mouvement et en perpétuel renouvellement. Si la notion de violation d'un espace interdit, recherchée entre autre par les graffeurs, est ici comblée, la particularité du site de la Petite Ceinture, du fait d'être « abandonnée », est sa quiétude. Contrairement à l'espace public, la contrainte du temps est ici effacée, les artistes peuvent s'exprimer librement sans être interrompus. Mais cette spécificité est à double sens : si dans l'art du graff en général, il est important de rendre son œuvre

visible au plus grand nombre, ici seule une minorité aura accès à leurs réalisations. Cela rend le lieu comme privilégié et exclusif. Le but majeur ici n'est pas de diffuser un message, mais il relève plus de l'art visuel. C'est une manière, en marquant une trace de son passage, de s'approprier le lieu.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages informels, un lieu d'expressions artistiques

Les artistes



Stinkfish



Kashink



Zoo Project



Graffeur anonyme



Graffeur anonyme

Les usages informels, un lieu d'expressions artistiques

Les techniques



Pochoir, pont rue des Orteaux



Urban X Stitch, canal d'Ourcq



Mosaïque, pont rue Brancion



Aérosol, quai de la gare Saint Ouen



Rouleau, long de la rue des Maraîchers



Collage, gare d'Orléans Ceinture

Les usages informels, un lieu d'expressions artistiques

Les supports



Les quais, gare de Saint Ouen



Les infrastructures, Parc Montsouris



Les trains, Gare de Lyon



Les habitations mitoyennes, Charonne



Les rails, le long de la rue Belliard



Les quais, Gare de Charonne

b. La gare Orléans Ceinture

L'ensemble des infrastructures de la Petite Ceinture forme des supports d'accueil à l'art du graff, les gares n'ont pas échappé au passage des bombes de peintures et à tout autre instrument du graffeur. La visite de la gare Orléans Ceinture est une immersion totale. Si sa façade est une invitation au voyage, son antre foisonne de cet art illicite. Située au croisement entre la Petite Ceinture et la gare d'Austerlitz, elle est aujourd'hui désaffectée. Après l'arrêt de la Petite Ceinture en 1934, elle continua de desservir l'accès aux trains de banlieue de la gare d'Austerlitz. En 1970, elle est renommée gare Masséna et devient une station de la ligne du RER C. Suite à la création de la station Bibliothèque François Mitterrand, située à moins de trois cents mètres, elle ferme ses portes au public en 2001. Son possible rachat par la ville de Paris en 2009 devait aboutir à la création d'un lieu culturel dédié aux arts de la rue, mais le projet ne donna finalement pas suite. Cependant, depuis sa désaffectation, les graffeurs ont entrepris eux même une reconversion spontanée, faisant finalement de cette gare un lieu dédié à l'art de la rue.

« Le Musée Imaginaire est un rêve commun qui s'offre une réalité passagère et spontanée. L'idée est de révéler la substance d'un mot dans l'espace, à l'abri d'une certaine grammaire et de ses brigadiers, loin des convenances admises et ennuyantes. Retrouver cette nature profonde et interdite du trait sauvage dans la ville en lui bâtissant un hommage aux allures de Musée. Inviter enfin le public à la tentation de saisir l'éphémère. » (ANONYME, inscription sur les murs de la gare d'Avron, mai 2016)

Les usages informels, un lieu d'expression artistique

La gare d'Orléans ceinture



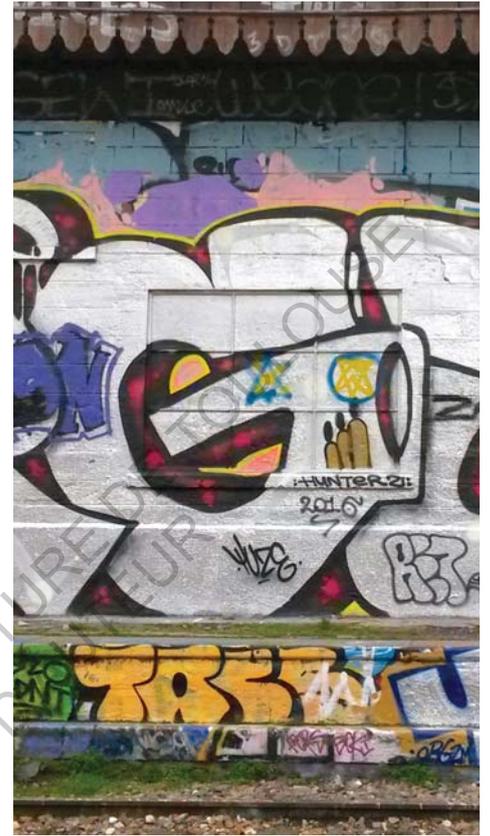
c. La gare Avron

Désaffectée depuis l'arrêt du trafic des voyageurs, elle fut investie de manière informelle par un artiste peintre depuis les années 1990. Ce dernier, occupant le lieu, s'est chargé de son entretien pendant toutes ces années. Faisant de cette gare son atelier de création, il finit par créer l'association « les Ateliers d'Avron » en 2013 (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). Celle-ci portait le projet d'un collectif d'artistes et artisans voulant à la fois préserver le site de la gare et le reconverter en ateliers de manière officielle. Ils souhaitaient y développer un espace de production et de contemplation d'œuvres d'art. Par manque de moyen, le projet ne vit pas le jour. Cependant, l'idée ne se perdit pas complètement et donna naissance à un projet à demande de budget participatif s'intitulant « Halte en gare d'Avron » toujours dans l'attente d'une concrétisation (*Paris Budget Participatif, 2016, en ligne*). L'artiste, toujours présent, ne loue qu'une partie de la gare et le reste maintient un statut de délaissé. De ce fait, ses murs aussi se sont vus investis par les graffeurs, notamment sa façade arrière, côté quais. Dans un renouvellement continu, elle offre toujours de nouveaux visages.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages informels, un lieu d'expressions artistiques

La gare d'Avron



Les supports :
Balustrades, murs et fenêtres



Les quais
Février 2016



Les quais
Mai 2016

3.1.5 La Petite Ceinture, lieu à explorer

« Les rythmes de la déambulation, la marche et ce qu'elle implique elle-même, le corps en circulation, sont des moyens importants de désobjectivation du décor urbain, de transformation de la ville en une expérience vécue plutôt qu'en un objet, en un spectacle contemplé ou subi » (COQUART Jordan, Stalker, 1995).

Que se soit pour les explorateurs urbains à la recherche de sites interdits, pour les photographes en quête de paysages nouveaux ou pour les touristes curieux de découvrir des lieux atypiques de Paris, la Petite Ceinture devient, pour ces derniers, un lieu à explorer. Une exploration qui se fait par la liberté du vagabondage et que l'on peut définir à la manière de Stalker, laboratoire urbain créé en 1994 à Rome : *« Redécouvrir et comprendre les marges et les friches des métropoles contemporaines et les arpenter tel des cartographes. Le processus implique autant le corps par la marche que l'esprit par la mémoire et la perception des lieux traversés » (CACERI, Stalker, 1995).* En ce sens, la découverte de la Petite Ceinture, par l'appréhension directe et physique de l'espace, est une façon d'interroger la ville et d'en découvrir une autre réalité.

d. Un terrain de jeu pour les photographes

Professionnels ou amateurs, les photographes voient dans le site de la Petite Ceinture des paysages singuliers et atypiques à capturer, à mi-chemin entre la friche et le jardin, ils forment un mélange contradictoire entre passé ferroviaire et présent naturel. La marche est alors un moyen d'écouter le paysage, paysage unitaire d'ancienne voie ferrée qui se décline pourtant sous de multiples formes. Changeant de visage à chaque saison, le site n'est jamais identique. Selon le contexte, la rencontre entre univers urbain et univers ferroviaire provoque une richesse et une variété d'ambiances qui se succèdent le long des voies et rendent le site presque inépuisable. Selon la morphologie, des atmosphères opposées se révèlent. Au creux d'une tranchée, en situation d'enclave, se dégage un caractère paisible et silencieux : sous un couvert végétal une sensation d'intimité se dégage, mais encadré par de hauts immeubles et leurs nombreuses fenêtres la sensation d'être observé et mis à nu se fait ressentir. À l'inverse, sur les ponts-rail ou les viaducs s'offrent des effets de belvédère sur la ville agitée et bruyante. Les paysages sont hétérogènes mais les rails donnent une continuité d'identité et une cohérence d'ensemble. Contrairement à l'espace public où la Petite Ceinture est perçue par intermittence, sur le ballaste, elle est perçue dans son intégralité. Depuis l'intérieur, la découverte successive des tronçons donne une impression de paysage en mouvement. Mais dans cet acte qui impose la marche et le parcours du chemin de fer, on peut se demander si finalement le procédé lui-même n'a pas autant d'importance que le « produit fini ».

a. Le phénomène de l'Urbex

La Petite Ceinture se retrouve être le terrain de jeu parfait pour les amateurs d'Urbex. Ce terme, abréviation d'« Urban Exploration », définit l'exploration de zones du paysage urbain délaissé. Le blogueur et photographe britannique Darmon Richter en donne une définition : « *l'exploration urbaine est essentiellement une façon d'atteindre de nouvelles perspectives sur le monde qui nous environne. C'est regarder un endroit commun avec un nouveau regard, en visitant des sites où la majorité des gens ne penserait ou ne voudrait pas aller ou, peut-être, ils ne pensent pas être autorisés à aller.* » (FAUJOUR, septembre 2014). L'Urbex c'est donc visiter des lieux construits, abandonnés, qui présentent une interdiction ou une difficulté d'accès. Pour certains c'est l'aspect illégal de l'activité qui est préférée, l'infiltration sur le lieu est perçue comme un défi à relever et l'adrénaline de l'interdit devient la motivation. Pour d'autres c'est l'appréciation de la solitude, la simple tranquillité et discrétion suffit à satisfaire les explorateurs. Pour d'autres encore, c'est le patrimoine ferroviaire qui est la source de leur excursion. La présence encore marquée des anciennes infrastructures fait émaner une atmosphère particulière du lieu qui transporte dans le passé. Enfin, certains y apprécient simplement les paysages exceptionnels qui y sont révélés. En suivant les rails, l'envers du décor parisien se dévoile, les façades arrière non visibles depuis l'espace public et les cœurs d'îlots habituellement inaccessibles sont alors à portée de main : la face cachée de la ville se révèle.

C'est avant tout une expérience personnelle qui se fait par le franchissement de limites interdites et l'arpentage du territoire. Arpenter, qui au sens premier signifie « *mesurer la superficie d'un terrain par arpent* » (TLF, art. « Arpenter »), renvoie à une évaluation, un sondage du site par le procédé de la marche. L'Urbex c'est une redécouverte de la ville, supposée connue, par l'exploration, le parcours et l'expérience physique d'un lieu inconnu.

b. Un site touristique

Ce phénomène d'exploration urbaine s'est ouvert peu à peu au plus grand nombre, pour qu'aujourd'hui le site de la Petite Ceinture s'inscrive dans les parcours touristiques de la ville. Les paysages de l'ancienne voie ferrée connaissent une notoriété croissante sur les réseaux sociaux et les informations sur son accessibilité sont relayées sur des sites. « *Pour y accéder : sur la partie sud de la ligne, à Alésia, vous pouvez passer sous la rue Jean Moulin dans le 14e ou par la Villa Brune pour être plus discret. En direction de Masséna, vous passerez par l'ancienne gare de Montrouge Ceinture mais également sous le Parc Montsouris. Dans le 12e, il y a un passage dans le square de la rue Rottembourg. Dans le 16e, vous trouverez la Petite Ceinture entre le boulevard Emile Augier et le boulevard Jules Sandeau, à deux pas de la gare RER Avenue Henri Martin* » (COLLECTIF, *Se perdre dans Paris*, 2015, en ligne). Les experts du terrain, devenus guides touristiques à certaines occasions, se sont même vus attribuer le

surnom de « Ceinturiens ». La Petite Ceinture devient une étape dans la découverte de la ville. Il est toujours question de découvrir la ville par l'acte de marcher mais de ce point de vue, l'arpentage des Urbex laisse place à la flânerie, à l'errance et à l'égarement. La découverte se fait lentement et invite à la rêverie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages informels, un lieu à explorer

Les explorations



Les photographes



3.1.6 La Petite Ceinture, lieu de nature

« *Les pratiques sociales manifestent une nouvelle sensibilité à l'égard des plantes* »
(BLANC Nathalie, 2012, page 3)

L'introduction d'espaces verts en ville n'est pas récente. En France, à partir du 17^{ème} siècle, les premiers jardins ou parcs publics apparaissent. Ils étaient avant tout des lieux de divertissement et de socialisation. Le mouvement hygiéniste a ensuite introduit la valeur de bien-être et de bienfait sur la santé de ces espaces. Puis l'urbanisme du XX^{ème} siècle viendra réintroduire le végétal avec la notion d'espaces « verts », vastes étendues enherbées, supports de la modernité architecturale. Il faudra attendre les années 1980 pour voir réapparaître un intérêt pour les jardins en ville, puis les années 1990 pour l'émergence des espaces paysagés. En 1992, le sommet de Rio positionne la problématique environnementale au rang internationale. Il fera apparaître l'importance de la conservation des écosystèmes, de la biodiversité ainsi que la bonne gestion des ressources naturelles. Un nouvel enjeu, en plus qu'esthétique, sanitaire et paysagé s'ajoute alors pour les espaces végétalisés, l'enjeu écologique. Ils participent, même à la plus petite échelle qui soit, au maintien de la biodiversité. L'espace « vert » est devenu garant du vivant, garant de la bonne santé de la planète. Face à la densification des villes, au changement de la représentation collective de la Nature et à l'émergence des enjeux écologiques, le rapport à l'environnement est devenu central dans la fabrication de la ville. La place des espaces végétalisés en milieu urbain est devenue prépondérante.

Si les politiques urbaines sont allées dans ce sens pour l'aménagement de leurs villes, les citoyens ont également, à leur échelle, agi pour satisfaire leurs nouvelles attentes. C'est en cela que la Petite Ceinture est devenue, pour certain, une source d'espace de « nature » en plein Paris. Investi en tant que jardin privatif, jardin partagé ou simplement lieu pratiqué comme « jardin commun », le terrain s'est vu être conquis pour devenir le support de nouvelles pratiques reconnectant l'Homme à la Nature.

a. Un jardin privatif

Espace disponible où la nature a repris ses droits, les sur-largeurs de la Petite Ceinture sont parfois devenues le prolongement extérieur des habitations. Pour les plus chanceux ayant leur domicile, en pieds d'immeuble, en lien direct avec la ligne, certain se sont appropriés l'ancienne voie ferrée. Allant du simple accrochage de jardinières au grillage de la voie, jusqu'à l'investissement complet, les pratiques sont plus ou moins entreprenantes. Si la première pratique persiste encore aujourd'hui, la seconde a disparu pour cause de régularisation du site. Ce sont, là aussi, d'anciennes études qui ont permis d'évoquer cet ancien usage. Il y eut notamment le jardin de la rue Claude Decaen, devenu aujourd'hui jardin associatif (APUR, 2012, page 79). Le site de la Petite

Ceinture devenait comme un lieu de nature privatif, exclusif et privilégié au sein de la ville. Créé de manière opportune et spontanée ces jardins qui étaient alors sans statut légal.

Ces démarches répondent à la volonté des riverains d'améliorer leur cadre de vie et d'embellir leur environnement. Ces investissements leur permettent de façonner leur milieu de vie et donc de s'y sentir mieux. La contribution des riverains pour mettre en forme leur environnement immédiat met en évidence leur attachement à celui-ci et leur volonté de le valoriser. Les riverains reprennent alors le contrôle sur la nature chaotique cherchant à régler l'aspect esthétique à leur convenance. On passe d'une nature « sauvage » à une nature dite « ordinaire », concept de Bernadette Lizet repris par Nathalie Blanc : « *elle est produite, désirée si bien qu'elle possède peu de l'autonomie qui semble essentiel aux éléments que l'on qualifie de naturel. C'est la nature des géraniums sur les balcons et celles des parcs et des jardins, c'est une nature sociale et produite, c'est une nature voulue et aimée* » (BLANC, 2012, page 42). Cette appropriation traduit un engagement personnel pour créer et maintenir l'espace dans les meilleures conditions. « *Il est évident que l'investissement de l'environnement repose non seulement sur un engagement à l'égard de celui-ci mais sur l'idée de sa transformation (...) l'investissement des milieux de vie est donc la transformation de ceux-ci en vue d'une activation de l'environnement, d'un enchantement* » (BLANC, 2012, page 22).

b. Un jardin partagé

Les rails de la Petite Ceinture se sont vus accueillir de nouvelles pratiques sociales. L'engouement pour le jardinage n'a pas cessé d'augmenter ces dernières années. Face au sentiment d'abandon de la friche, des groupes de citoyens y ont vu l'opportunité d'y créer le jardin citoyen qu'ils ne possédaient pas. Les sur-largeurs de l'ancienne voie ferrée sont alors devenues un lieu pour jardiner, cultiver, imaginer, s'évader et insuffler une biodiversité. Le jardin partagé est ainsi décrit par Nathalie BLANC : « *Cet espace symbolique consacre l'alliance des habitants, assure en partie le lien social. Ce sont aussi des lieux de redéploiement du vivant, d'une vitalité, entre émerveillement quotidien devant les spontanités végétales et animales et pratiques d'éducation environnementales pour les enfants* » (BLANC, 2012, page 63).

Il forme un espace de relations à la nature et permet de retrouver un contact direct avec elle. S'il participe à l'amélioration de son propre bien-être, le jardin partagé marque également un engagement personnel au sein d'un projet porté par un groupe. Il devient un espace de réalisation collective. Générés par les habitants eux mêmes, ils fédèrent l'énergie, favorisent l'échange et la mixité. Ces démarches rendent les habitants acteurs au sein de leur quartier. Le terrain en attente devient alors une ressource d'animation. Générateur de liens social et intergénérationnel, il participe à tisser du lien entre les

membres du quartier et favorise le vivre ensemble.

Ces projets permettent de végétaliser les parcelles de la Petite Ceinture, valorisant son aspect esthétique. De cette manière, les riverains participent à l'amélioration de leur paysage urbain. Il en vient à créer un patrimoine commun à tous les participants. Nathalie Blanc qualifie ces derniers ainsi : « *Agent d'une métamorphose paysagère du quartier, de sa revitalisation sociale et économique* » (BLANC, 2012, page 61). S'il s'agit d'un projet commun, les motivations de chacun peuvent varier. L'étude des jardins de Sainte Foy-lès-Lyon de Chassieu et Gerland évoquée par Nathalie Blanc, définit trois types de jardiniers : « le traditionnel », « le curieux » et le « passionné ». Ils sont ainsi décrits : Si les deux premiers ne cherchent pas l'autosuffisance, ils apprécient manger le fruit de leur cultures. Mais le jardinier curieux se distingue du jardinier traditionnel par l'objectif de détente de l'activité du jardinage plutôt que l'objectif de productivité. De plus, il est davantage sensible sur la question environnementale et cherche à être respectueux de celui-ci dans ces pratiques. Le passionné quant à lui, ne cautionne pas les modes de consommation de la société actuelle et recherche à être indépendant pour s'affranchir de cela.

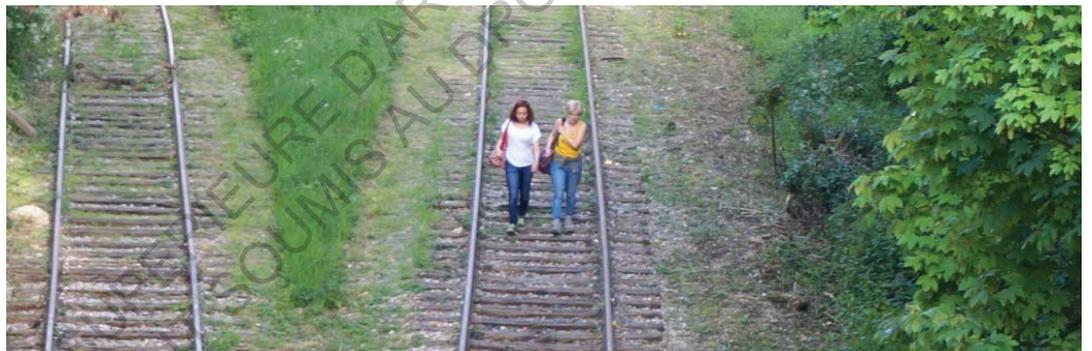
En plus de répondre à des volontés de contact avec la nature, de production alimentaire, de lien social, et de valorisation du quartier, les jardins partagés s'ouvrent également aux écoles de leur quartier pour l'éducation des enfants par le biais d'activités pratiques de jardinage et de découverte des plantes. Les activités qui s'y déroulent ont à la fois une valeur sociale et pédagogique. Tous ces jardins informels, suite à la mise en place du protocole-cadre entre la SNCF et la Mairie de Paris, explicité plus loin, ont connu une régularisation de statut.

c. Un jardin commun

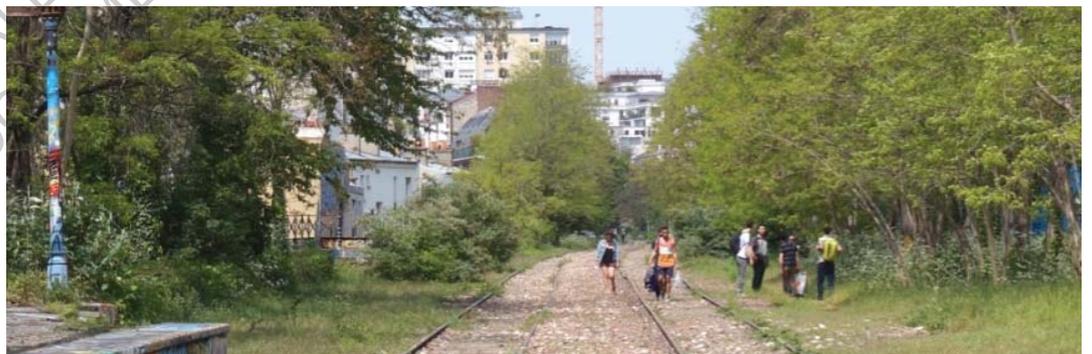
La Petite Ceinture est devenue aujourd'hui un véritable lieu de rendez-vous. Le dimanche après-midi, par beau temps, la Petite Ceinture prend des allures de parc public, au point qu'on peut se demander si elle est réellement interdite d'accès. Que ce soit regroupement entre amis, barbecue entre copines ou retrouvailles amoureuses, le site accueille tous types de personnes et toutes types de générations. « Jardin commun » car situé dans l'entre-deux, il n'est ni public ni privé. Investi comme un jardin personnel, toutes les activités y sont possibles, mais l'intimité n'y est pas complète et l'espace est à partager avec les autres flâneurs. Comme un parc insolite de la ville, la Petite Ceinture est appréciée pour son caractère de liberté qui s'en dégage mais également pour ses qualités d'espace de respiration en plein cœur de la capitale. Elle est comme un lieu à la fois à l'extérieur de la ville et en plein cœur de celle-ci. Sur les rails de la Petite Ceinture, en pause dans le processus de renouvellement de la ville, le temps s'arrête, et les parisiens aussi.

Les usages informels, un lieu de nature

Les ballades



Les pic-nics



Et les barbecues



3.2 Des usages informels aux usages formels, installation des usagers

Au delà des usages spontanés qui se développent le long des voies, les multiples potentiels de la Petite Ceinture ont également été reconnus de manière plus officielle par des usages formels. Initiatives nouvelles ou structurations et consolidations d'usages illicites, certains citoyens désireux d'investir le lieu, à court ou long terme, ont formulé une demande auprès du propriétaire de la ligne. Des usages formels se sont installés aux bords des rails, par le biais de conventions d'occupation passées entre la SNCF Réseau et les usagers. Ces conventions pouvaient, à l'époque, avoir des durées très étendues, jusqu'à plusieurs dizaines d'années.

3.2.1 Un potentiel de terrain disponible

Les premiers usages formels permanents à investir le site se sont implantés sur les sur-largeurs de la Petite Ceinture. Terrains inexploités et parfois généreux, ils semblent n'attendre que leurs reconquêtes. Ces terres d'accueil sont principalement des sites faciles d'accès depuis l'espace public, ce qui a rendu leur exploitation plus aisée. Le premier projet à avoir vu le jour est très probablement le Tennis Club Cheminot de Vaugirard, qui investit dès 1951 les bordures de la voie ferrée, le long de la rue Firmin Gillot (*Tennis Club Cheminots Vaugirard, en ligne*). Juste à côté de la gare de Vaugirard, des courts de jeu puis deux édifices s'implantèrent sur ce lieu. Géré par l'association sportive de l'ASNCF, il est aujourd'hui encore en activité.

3.2.2 Un potentiel d'insertion

Une autre forme d'occupation formelle du site est l'investissement ponctuel par les chantiers d'insertion. Ils jouent à la fois un rôle social et écologique au sein de la ville. Si les voies paraissent désertées, la friche ferroviaire n'est, en réalité, pas complètement abandonnée. Elle a, dans un premier temps, été entretenue de nombreuses années par la SNCF Réseau selon une gestion classique et peu écologique. Mais, en 1998, le premier chantier d'insertion sociale est intervenu dans le 16^{ème} arrondissement. Spécialisé dans la préservation de la biodiversité, il propose une méthode d'entretien en respect avec la nature. De la Porte d'Auteuil à la Muette, l'association Espace est intervenue pendant une période de six années (*Association Espaces, 2013, page 6*). L'entretien du site par cette équipe a permis une réelle valorisation du lieu ainsi que l'enrichissement de sa faune et de sa flore. Cette gestion écologique du tronçon a donné lieu au premier sentier nature du 16^{ème} arrondissement, détaillé plus loin. De manière générale, ces chantiers ont pour vocation de réinsérer des personnes en situation précaire, par l'activité économique. Ils agissent à la fois sur les emprises de la Petite Ceinture mais également pour la rénovation de certaines gares.

Chaque année, une cinquantaine de personnes sont réinsérées par le biais de ces chantiers (*APUR, 2011, page 77*). L'entretien de la ligne montre également le nouveau respect qui lui est porté.

3.2.3 Un potentiel de « nature »

Au fil des années, la reconnaissance des qualités de la Petite Ceinture dépassa son simple potentiel d'espace libre pour admettre son potentiel de nature. Ses qualités environnementales étant peu à peu admises, les activités qui se développèrent s'orientèrent vers une valorisation du site en tant que tel. Le premier jardin public ouvert sur le site de la Petite Ceinture fut le jardin de la rue du Colonel Manhes. Aménagé en 2005, il s'implante dans le 17^{ème} arrondissement, le long de la rue Ernest Roch. Sur les sur-largeurs de la voie, les parcelles, toutes en longueur, ont été rachetées par la ville de Paris pour y créer un jardin public (*Mairie de Paris, Parcs et jardins, en ligne*). Il constitue l'une des premières démarches de valorisation du site. Installé sur une surface de trois mille mètres carrés, ce jardin accueille à la fois jeux pour enfants et compositions végétales. Proposant à l'origine davantage une occupation du lieu comme site de loisir, il s'est aujourd'hui enrichi et est maintenant compatible avec le maintien de la biodiversité. Autre démarche, non à l'initiative de la ville mais à celle des riverains, est le jardin partagé de la rue Coulmiers. Situé dans le 14^{ème} arrondissement, il apparut en 2007 suite à la création d'un collectif de six habitants du quartier. Il investit presque cinq cent mètres carrés de talus de la Petite Ceinture et est géré par l'association Vertige. Il utilise le potentiel de la friche comme espace de production potagère (*Association Vertige, en ligne*).

3.2.4 Un potentiel touristique

La Petite Ceinture forme un important patrimoine historique qui a su être mis en évidence à plusieurs reprises. L'Association de Sauvegarde de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris, créée en 1992, a pour objectif de promouvoir sa réutilisation. Elle a notamment proposé, en partenariat avec la COPEF, Centre Ouest Parisien d'Études Ferroviaires, le parcours de trains de découverte. Initiative lancée en 1993 pour faire revivre la Petite Ceinture le temps d'une journée, elle fut renouvelée dans les années 1999, 2000 et 2003 (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). Autre valorisation, un peu différente en 2009, avec une mise en lumière de la voie à l'occasion du Dédale de Nuit qui permet de découvrir la ligne d'une toute autre manière. Enfin en 2008 et 2010, lors des journées du patrimoine, des visites guidées de la voie furent organisées par le Carrefour des Associations Parisiennes (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*).

3.2.5 Les bâtiments voyageurs

Suite à l'arrêt du trafic des voyageurs en 1934, la majorité des gares de la Petite Ceinture perdirent leur fonction d'accueil du public. Si un grand nombre d'entre elles ont été englouties par l'urbanisation de la ville, quelques unes ont su résister grâce notamment à leur reconversion.

Certaines gares ont connu une courte période d'inactivité après l'extinction de leur fonction première. Leur réinvestissement rapide a permis la conservation de l'aspect d'origine. À l'Ouest de Paris, dans le 16^{ème} arrondissement, deux gares ont été réinvesties par des services de restauration : la gare de Passy ainsi que la gare d'Auteuil-Boulogne. Dans le 11^{ème} arrondissement, la gare de Charonne a revu le jour dans les 1990 avec l'ouverture d'un café-concert. Ce projet fut, à l'époque, à l'initiative de deux étudiants des Beaux-Arts. Fort de son succès, ce lieu culturel a été revendu par le Réseau Ferré de France à ses gérants qui ont su jusqu'à aujourd'hui, conserver l'esprit du lieu.

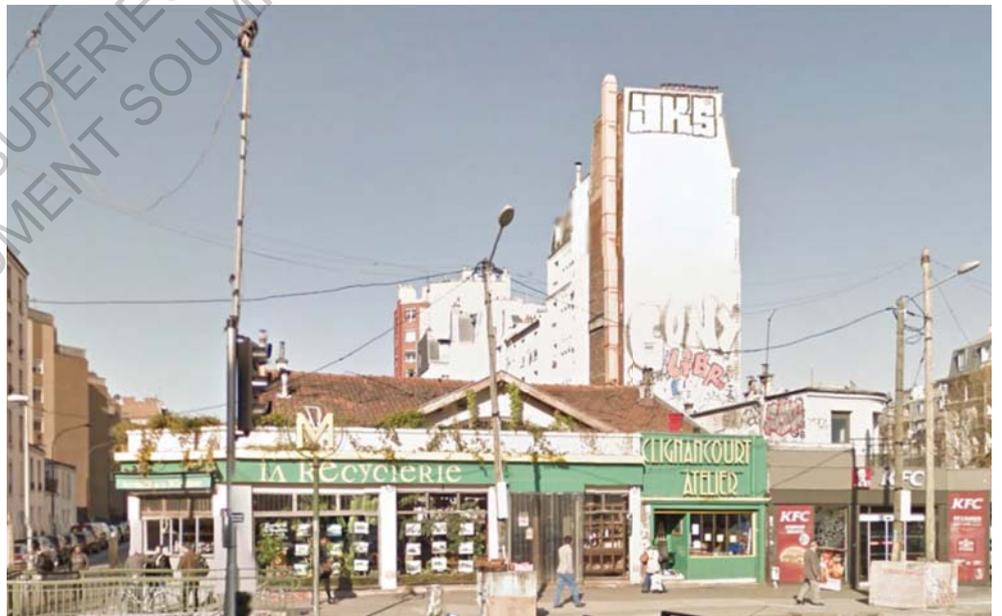
D'autres gares ont connu des reconversions plus épisodiques et moins durables ce qui a entraîné d'importantes modifications des bâtiments-voyageurs et pour la plupart une perte de leur identité. La gare Saint Ouen, dans le 18^{ème} arrondissement de Paris, resta seulement quatre années sans activité avant de connaître sa première mutation. Elle devint tout d'abord un lieu culturel avec sa transformation en cinéma et se transforma ensuite en un site commercial avec l'implantation de plusieurs espaces de vente. De même, la gare Ornano, également dans le 18^{ème} arrondissement, connu de multiples reconversions successives après une vingtaine d'année de sommeil. À la fin des années cinquante, elle a d'abord accueilli un café, puis des boutiques, une banque et enfin de la restauration rapide. Au Sud de la ville, la gare de Montrouge, dans le 14^{ème} arrondissement de Paris, a vu son service d'accueil de voyageurs se substituer à un service de messagerie. L'édifice hébergea ensuite un café, puis le il fut investi par divers commerces : habillement, primeur ou électronique, les reconversions ont été variées avant que la gare ne soit à nouveau délaissée (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*).

Si certaines gares ont connu des investissements spontanés, la valeur foncière de celles-ci a majoritairement conduit à des reconversions officielles avec rachat ou location du bien à la SNCF Réseau.

Carte postale colorisée
Gare du Boulevard Ornano
au début du 20^{ème} siècle
(Extrait de : Association Sauvegarde
Petite Ceinture, 2006)



Gare du Boulevard Ornano
Aujourd'hui



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.3 Une orientation politique, une reconversion enclenchée

La ville fabrique en continue ces espaces de délaissés, mais pour les élus ces zones intermédiaires floues forment une rupture avec l'ordre urbain et parasitent l'image de la ville. Dans le cas de la Petite Ceinture, le site forme en plus une réserve foncière très importante au sein de la capitale. Face à ce terrain disponible et indompté, la ville de Paris n'est pas restée sans rien faire. En 1998, une commission de réflexion et d'études de la Petite Ceinture a débuté dans le but de réinvestir et de faire revivre ce lieu au profit des parisiens. Si le délaissé a persisté dans sa totalité, jusqu'à quelques années encore, sa reconversion est désormais en marche.

3.3.1 Mise en place du protocole cadre

La commission a abouti, en 2006, à un accord passé entre la ville de Paris et SNCF Réseau, intitulé « Le protocole-cadre de la Petite Ceinture ». Celui-ci marque un engagement conjoint sur les vocations et le devenir de la friche ferroviaire. Son objectif est ainsi formulé « *Prendre en considération les excédents d'emprises qui ne présenteraient plus d'utilité ferroviaire afin de les faire évoluer vers d'autres usages. Cela en vue de répondre à une demande importante d'ouverture au public de ces lieux insolites et aux besoins d'usages diversifiés qui s'expriment sur ce territoire* » (APUR, 2011, page 7). Il se traduit par trois actions majeures : l'ouverture de certains tronçons pour la réalisation d'aménagements urbains mixtes, la valorisation des anciennes gares dans le respect de leur valeur patrimoniale et culturelle ainsi que la mise en place d'un programme d'entretien des emprises de la Petite Ceinture. Ce protocole énonce clairement la volonté de conserver la vocation ferroviaire du site. Dans cette optique, il est demandé une réversibilité totale des aménagements ainsi que la conservation de ses infrastructures. Si pour la ville, le but est de révéler la richesse écologique et patrimoniale de la Petite Ceinture aux yeux de tous, pour la SNCF Réseau, la mission devient double. À la fois il s'agit de valoriser l'espace de l'anneau ferroviaire, mais également de conserver en état les voies de la Petite Ceinture pour une éventuelle réutilisation. En 2012, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) s'appuyant sur une étude de l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France), impose la conservation de la ligne au sein du réseau SNCF : « *La petite ceinture verra son linéaire maintenu. Sa vocation ferroviaire et ses usages seront à considérer en fonction des tronçons concernés (ferroviaires, transports légers, trame verte) tout en veillant à la réversibilité des aménagements.* » (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération du conseil régional n°97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, p138).

La mise en place de ce protocole-cadre répond à un enjeu écologique. Face à la montée des préoccupations environnementales, de nouvelles façons de penser la ville ont émergé. Les métropoles, en fabrication continue, intègrent les questions de préservation de l'environnement dans leurs politiques urbaines. La valorisation de la richesse écologique du site de la Petite Ceinture entre en accord avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la ville de Paris. Celui-ci souhaite « *Améliorer durablement le cadre de vie de tous les parisiens* » et cela passe par plusieurs objectifs dont celui de « *rendre les espaces libres plus agréables, développer la trame verte de Paris et favoriser la biodiversité* » (PADD, Introduction, 2006, page 1). La Petite Ceinture possède un enjeu environnemental à l'échelle de la ville : « *La mairie de Paris mène une action en faveur de la biodiversité, qui se matérialise par la création de continuités écologiques assurant un maillage entre différents espaces. Les bois, la Seine et les canaux, les mares, les voies de chemin de fer qui pénètrent dans Paris, la Petite Ceinture, les grandes voies publiques et les promenades... sont autant d'éléments qui participent à la constitution de ce réseau* » (PADD, Chapitre 1, 2006, page 4).

Les aménagements publics se tournent vers l'ouverture d'espaces végétalisés en ville, à la fois pour répondre aux enjeux du développement durable, mais également pour répondre à la demande grandissante des citoyens de proximité avec la nature. C'est dans ce contexte que le projet de reconversion « provisoire » de la Petite Ceinture a émergé. Sa mise en accessibilité permettrait de satisfaire le plus grand nombre.

Si le protocole-cadre permet une valorisation écologique et patrimoniale, il met en évidence le désir de la mairie de reprendre possession de son bien d'origine. L'emprise de la Petite Ceinture, initialement propriété de la ville de Paris, fut cédée aux compagnies ferroviaires et passa dans le domaine du Réseau Ferré National lors de sa création. Suite à l'arrêt de son utilisation, la métropole a rapidement montré la volonté de reconquérir son bien. Les premières actions qui traduisirent cette envie furent les projets de recouvrement. Ils permirent à la métropole de regagner le foncier à travers la création de dalles, sur certaines zones en tranchée, vues précédemment. Mais selon les profils de la voie, cette méthode ne fut pas applicable partout. En outre, dans un contexte où les vides urbains se font de plus en plus rares, la prise de conscience de la qualité de l'espace de la Petite Ceinture orienta la ville vers une nouvelle voie, celle de la reconversion. C'est ainsi que la mairie de Paris acquit, en 2005, une parcelle sur les sur-largeurs de la Petite Ceinture. Ce projet, le Jardin du Colonel Manhes, vu également précédemment, permit d'implanter le premier jardin public sur l'emprise de la Petite Ceinture. Mais les sur-largeurs suffisamment généreuses et facilement accessibles, pour de tels projets, sont limitées. De plus le coût de rachat par la mairie étant à prendre en compte, ce type de projet ne connut pas de seconde réalisation. La mise en

place de ce projet commun avec la SNCF Réseau, permet maintenant à la mairie de réinvestir le site plus largement et à moindre frais.

3.3.2 Prise en main de la Petite Ceinture

Le protocole-cadre, dont le but est de valoriser l'espace de la Petite Ceinture, a eu pour conséquence la modification des pratiques déjà présentes sur ce site. Ce protocole a entraîné la régularisation des situations d'occupations informelles. Chaque investissement des emprises de la Petite Ceinture fait, aujourd'hui, l'objet de conventions d'occupation temporaire signées avec la SNCF Réseau. De cette manière, celle-ci reprend le pouvoir de décision sur le choix d'usages pratiqués sur son terrain. Ces conventions ont maintenant une durée moyenne de cinq années et doivent être compatibles avec la vocation ferroviaire du site. Elles sont basées sur un principe uniforme de réversibilité des aménagements dans la perspective d'une reprise d'une circulation ferroviaire sur le moyen-long terme. En 2011, 56000 mètres carrés faisaient l'objet de convention (*APUR, 2011, page 53*). Les conventions ont permis de régulariser les usages spontanés mais aussi de suivre leur évolution et de garder un contrôle dessus. La SNCF Réseau et la ville de Paris ont donc fait le choix de consolider certaines pratiques valorisantes pour le site, ou au contraire de supprimer celles qui lui sont néfastes pour son image.

a. Les usages bannis des voies

Les occupations des infrastructures par les commerces ou les services ont été supprimées ou régularisées. Les intrusions sur le site ont été limitées par la rénovation de l'ensemble des clôtures. De plus, une partie des tunnels et ponts se sont vus accueillir des portails à la fois pour interrompre la continuité de la ligne et rendre difficile le parcours de celle-ci, mais aussi pour limiter l'investissement des sans domiciles fixes à l'entrée de ces derniers. Les jardins privatifs ont également disparu. Le jardin de la rue Claude Decaen, ancien jardin personnel spontané muta en jardin partagé. Aménagé dans le 12^{ème} arrondissement, il a trouvé sa place aux pieds des escaliers de l'ancienne gare Claude Decaen. Après une situation de conflit entre les anciens usagers et la mairie, la régularisation de la situation a finalement abouti à la création de ce jardin associatif (*APUR, 2012, page 79*). De même, les gares n'ont pas échappé à la régularisation. Investie de manière spontanée pendant des années, la gare du Pont des Flandres fut un lieu d'accueil pour la culture musicale jusqu'en 2011. Toujours propriété de la SNCF réseau, le lieu fut « squatté » par un collectif d'artistes du nom « Gare aux gorilles ». Ce fut un lieu de rendez-vous musicaux avec l'accueil d'activités culturelles et d'expositions, notamment liées à la découverte du patrimoine de la Petite Ceinture. Toléré pendant des années, la mise en place du protocole a entraîné la délocalisation du collectif (*Association de Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*). En 2014, la SNCF Réseau et la ville de Paris ont lancé un appel a projet pour le rachat et l'utilisation du

lieu. Le projet « Les Cheminots-la gare » devrait transformer cet ancien bâtiment voyageur en un club de jazz, restaurant et bar (Scintillo, 2013, en ligne).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le protocole cadres, les usages bannis



Suppression des graffs le long du sentier nature du 16ème, sous le pont rue Raffet

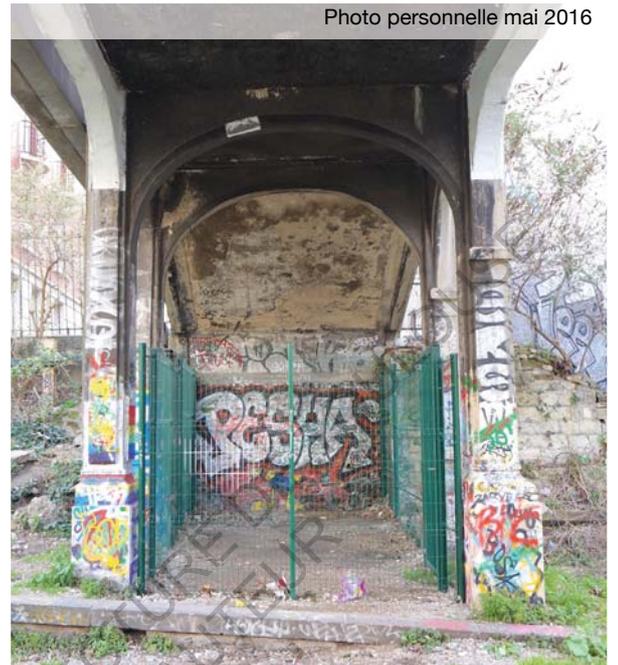


Entretien par les chantiers d'insertion et ajout de clôtures

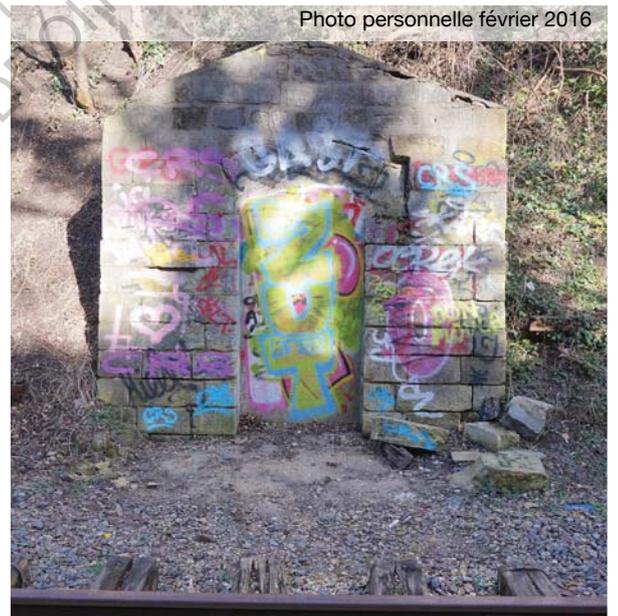
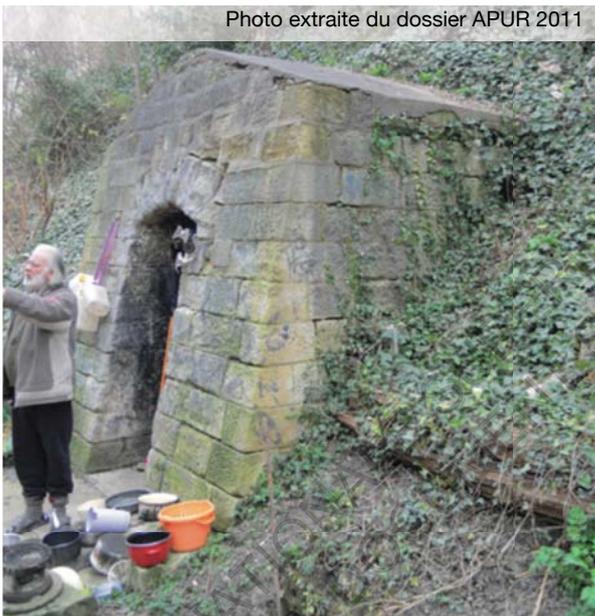


Condamnation des tunnels avec ajout de portail ou grille

Le protocole cadres, les usages bannis



Ajout de clôtures empêchant l'installation de logement de fortune, passerelle rue des Meniers



Expulsion des sans domicile fixe, rue Giorgiano Bruno



Expulsion du camp de Roms, rue Belliard

b. Les usages valorisés sur les voies

Contrairement à l'investissement de la Petite Ceinture par les commerces ou les marginaux, celui par les riverains pour la création de jardins partagés a été valorisé. En effet les aménagements de ces jardins ont été consolidés et sécurisés. L'exemple le plus représentatif est celui du jardin des Amis du Ruisseaux. Créé dans le 18^{ème} arrondissement de Paris sur les quais de l'ancienne gare Ornano, il vu le jour dès 1998. À l'origine, une association de riverains exploitait les sur-largeurs de la petite Ceinture pour y installer plantes et potager. Après obtention du soutien de la mairie, l'association obtint l'autorisation d'investir les lieux de manière officielle et leurs aménagements ont été solidifiés. Il s'ouvre aujourd'hui aux habitants du quartier, aux associations et aux établissements scolaires (*Jardinons ensemble, les jardins du ruisseau, en ligne*).

Dans l'optique de valoriser l'aspect écologique de la Petite Ceinture, l'activité des chantiers d'insertion déjà présente, a été développée. Aujourd'hui quatre associations participent à l'entretien de l'ensemble du patrimoine de la Petite Ceinture par le biais de convention passée avec la SNCF Réseau. Leurs actions permettent le nettoyage et l'entretien de la ligne selon une gestion douce et écologique. Leurs missions sont de « *Maintenir le gabarit ferroviaire : 1,5 mètre de part et d'autre des voies ferrées afin qu'un train puisse circuler à tout moment, supprimer les plantes ligneuses dont la propagation des racines peut endommager les ponts les murs de soutènement, entretenir la végétation qui se développe sur les abords des voies et enlever les déchets depuis les ponts, les rues, ou les immeubles environnants* » (APUR, 2011, page 76). Cette gestion plus complète et plus respectueuse de l'environnement que celle réalisée par les agents d'entretien de la SNCF Réseau a permis une valorisation du site et une évolution de son image générale. La gestion douce permet un enrichissement de la biodiversité, l'image de la ligne est progressivement valorisée et le statut de délaissé est peu à peu gommé. L'un de ces chantiers, de la même manière que le sentier nature du 16^{ème} arrondissement, a abouti à l'ouverture d'un tronçon. À partir de 2006, l'association Halage a commencé l'entretien des bordures de la Petite Couronne, près de la rue Boulay, dans le 17^{ème} arrondissement. Cet entretien, qui a duré trois ans, a fait naître un jardin horticole et paysager. Ce jardin, à valeur pédagogique, est à la fois ouvert aux associations et au quartier. Il sert encore aujourd'hui, pour la formation des employés en insertion toujours par le biais de l'association Halage (*Association Halage, 2011, en ligne*).

Enfin, la valeur patrimoniale des bâtiments-voyageurs cherche à être développée. Des appels à projet ont été lancés concernant les gares à l'abandon ou occupées de manière informelle, pour mettre en marche leur reconversion et leur restauration. C'est de cette manière que la gare Ornano fut revendue à un particulier qui y créa « la

Recyclerie ». La gare Saint Ouen viendra bientôt accueillir le projet de « hasard ludique » gérée par une société coopérative. La gare du pont des Flandre accueillera un club de jazz : « les cheminots-La gare ». Enfin, La gare Montrouge, vue précédemment, sera réhabilitée par un promoteur immobilier avec une opération de logement. (*Association Sauvegarde Petite Ceinture, en ligne*).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le protocole cadre, les usages valorisés

Les jardins du Ruisseau

Quai Nord aménagé en terrasse



Plantations du quai Sud



Plantations du quai Sud



Les usages formels, les gares réinvesties



3.3.3 Ouverture des tronçons, des reconversions « temporaires »

Si le Protocole Cadre a engendré la régularisation des activités déjà présentes sur le site de la Petite Ceinture, il a également fait naître de nouveaux projets. Sur de plus grandes envergures, les aménagements dépassent alors les simples sur-largeurs de la voie et s'implantent sur la totalité de l'épaisseur de chemin de fer. Ces projets, à l'initiative de la ville et conformément aux principes définis par le protocole, prennent, selon les portions et les possibilités d'exploitation, des allures différentes.

La reconversion d'une voie ferrée peut s'effectuer selon deux moyens juridiques possibles. Le premier correspond à faire sortir la voie du domaine ferroviaire par un processus de déclassement. Celui-ci se fait en deux étapes. Il faut dans un premier temps obtenir une autorisation de fermeture, sans obligation de maintien de la voie. Pour cela, le conseil d'administration de la SNCF Réseau doit soumettre son projet au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) « *Toute décision de sortie d'une ligne ferrée du Réseau Ferré National fait l'objet d'un avis préalable du STIF dont le conseil d'administration est composé principalement d'élus régionaux et départementaux* » (Mairie de Paris et RFF, 2013, page 10). S'il est accepté et si le ministre des transports n'a pas exprimé d'opposition, la SNCF Réseau peut alors prononcer la fermeture officielle de la ligne. Suite à cela, la SNCF Réseau est autorisée à procéder à son déclassement dans la période des cinq années suivantes. L'autorité responsable du patrimoine ferroviaire, peut alors vendre ou louer les emprises de la voie, à des propriétaires privés, ou aux collectivités territoriales. La seconde stratégie consiste à maintenir l'ancienne voie dans le domaine public ferroviaire et de conclure, avec le futur maître d'ouvrage de la voie, une Convention d'Occupation Temporaire du domaine public (PELLET, février 2011, page 5).

a. Zones déclassées, les sentiers Nature

La première stratégie fut appliquée aux portions pouvant être déclassées sans gêner l'éventuelle réutilisation de la ligne. Il s'agit de la portion entre la gare de Passy et la gare d'Auteuil-Boulogne, vue précédemment, ainsi que l'ancienne bretelle de raccordement à la gare de Vincennes. Ces portions font encore parti du Réseau Ferré National et appartiennent toujours à la SNCF Réseau. Louées par la mairie, leur statut de voies déclassées a permis le démantèlement total des rails. Aménagées en sentier nature, elles font partie de la Zone Verte du Plan Local d'Urbanisme de la ville.

Le premier projet est le sentier nature du 16^{ème} arrondissement. Suite à son entretien par l'association Espace, la mairie a souhaité en faire bénéficier le public. Accessible depuis 2007, ce fut le premier tronçon sur la totalité de sa largeur à avoir été mis au profit des citoyens. Le cheminement suit l'ancien tracé de la voie ferrée, mais aucune trace des anciennes infrastructures n'est présente. Il compte plus de deux hectares de

zone végétale en plein cœur de Paris. L'atout du site étant la richesse de sa biodiversité, la mairie a cherché à la mettre en valeur. Des panneaux d'informations ponctuent le parcours et permettent de sensibiliser les visiteurs. Ce sentier est aujourd'hui très peu fréquenté, cela est peut être dû à l'absence totale de mobilier d'assise limitant les pauses durant le parcours, ou bien à l'existence de seulement trois entrées, rendant le site imperméable sur de grandes distances.

Le second projet, le sentier nature du 12^{ème} arrondissement, a ouvert ses grilles en 2008. Situé dans le prolongement du square Charles-Péguy, il s'implante sur l'ancien embranchement de la ligne rejoignant l'ancienne gare de Vincennes. Si le premier projet cherchait uniquement à valoriser la biodiversité du site, celui-ci, permet par la même occasion, de répondre à la demande accrue des riverains à l'obtention d'un jardin. Volonté déjà formulée dans les premiers investissements de la voie ferrée, la mairie a souhaité satisfaire le plus grand nombre. Ce sentier nature accueille à la fois espaces de végétation et jardins partagés. Ces derniers, constitués de deux parcelles, sont gérés par l'association « graine de partage » qui y développe, entre-autre, des activités pédagogiques.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages formels, sentier nature

Le sentier Nature du 16^{ème}



Portion en déblai



Portion à niveau



Portion en léger déblai avec talus



Portion en déblai avec talus



Portion en déblai avec mur de soutènement

b. Zones non déclassées, les promenades plantées

À l'exception des deux zones déclassées, les projets d'aménagement sur la Petite Ceinture ont suivi la deuxième stratégie, celle des conventions d'occupation temporaire.

Pour cette raison, les projets prennent un visage différent, les « sentiers natures » laissent place aux « promenades plantées ». La mairie a transformé la contrainte de conservation des voies en un atout, faisant de ces tronçons des témoins du premier tramway parisien. En plus de souligner la diversité de la faune et de la flore, ces parcs linéaires affirment le passé ferroviaire du site. Les rails deviennent alors le conducteur du paysage, et un vocabulaire de projet sobre et minimaliste permet d'évoquer le statut d'ancienne friche du lieu. Par ces promenades, la ville, en plus d'exploiter l'espace de la Petite Ceinture, dévoile aux citoyens son patrimoine ferroviaire. Ces projets, permettant de développer des circulations douces au sein de la capitale, révèlent également l'aspect mythique du lieu aux yeux de tous. Malgré le réaménagement des voies, celles-ci sont toujours inscrites en zone UGSU, zone Urbaine de Grand Service Urbain, dans le Plan Local d'Urbanisme, ce qui coïncide avec l'éventuelle future réutilisation de la ligne.

Presque simultanément à l'ouverture du premier sentier nature, la première promenade fut créée dans le 15^{ème} arrondissement de Paris, entre la Place Balard et la rue Olivier-de-Serre. Ouverte en 2007, elle a pour objectif à terme de relier les parcs André Citroën et Georges Brassens. D'une surface de plus de trois hectares, elle s'étend sur un kilomètre trois cent et comporte six accès repartis le long de son cheminement. Les deux entrées principales, à ses extrémités, sont rendues accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Elle offre les deux profils principaux de la Petite Ceinture, en déblai et en remblai, et rencontre le sol de la ville au niveau du Tennis Club Vaugirard. Interdite aux cyclistes, cette promenade exclusivement piétonne, n'offre que peu de lieux de pause. Seuls quelques bancs sont positionnés à des endroits stratégiques, et offrent des vues dégagées sur la ville. La mairie insiste sur le respect de la biodiversité du site, avec la fermeture et l'absence d'éclairage la nuit, un entretien de la végétation selon les cycles biologiques et un élagage paysagé favorisant le développement des espèces (*Mairie de Paris, janvier 2011, page 10*).

Les usages formels, promenade piétonne

La promenade du 15^{ème}



Portion en déblai avec une vue sur la ville dissimulée par la végétation



Portion en déblai avec vue dégagée sur la ville



Portion en déblai très végétalisée



Portion en ouvrage aérien offrant des vues sur la ville



Portion à niveau en lien avec le tennis club de Vaugirard

La seconde promenade à avoir ouvert, se trouve dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. Inaugurée en 2016, elle se situe entre la rue Marlène Brès et la rue Damesme et permet de relier le jardin Charles-Trenet au jardin du Moulin de la Pointe. D'une surface de plus de dix mille mètres carrés, elle accueille lieux de pause et animations pour enfants (*Mairie de Paris, Parcs et jardins, en ligne*). Mais sa création permet aussi de faciliter l'accès des riverains au tramway T3. En plus des panneaux d'informations sur la richesse de l'écosystème elle développe davantage l'histoire de la Petite Ceinture et insiste sur l'importance de ce patrimoine ferroviaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les usages formels, promenade piétonne

La promenade du 13^{ème}

Côté rue Madeleine Brès
Vue vers l'Est



Côté rue Madeleine Brès
Vue vers l'Est



Côté rue des Damesmes
Vue vers l'Ouest



Côté rue des Damesmes
Vue vers l'Ouest

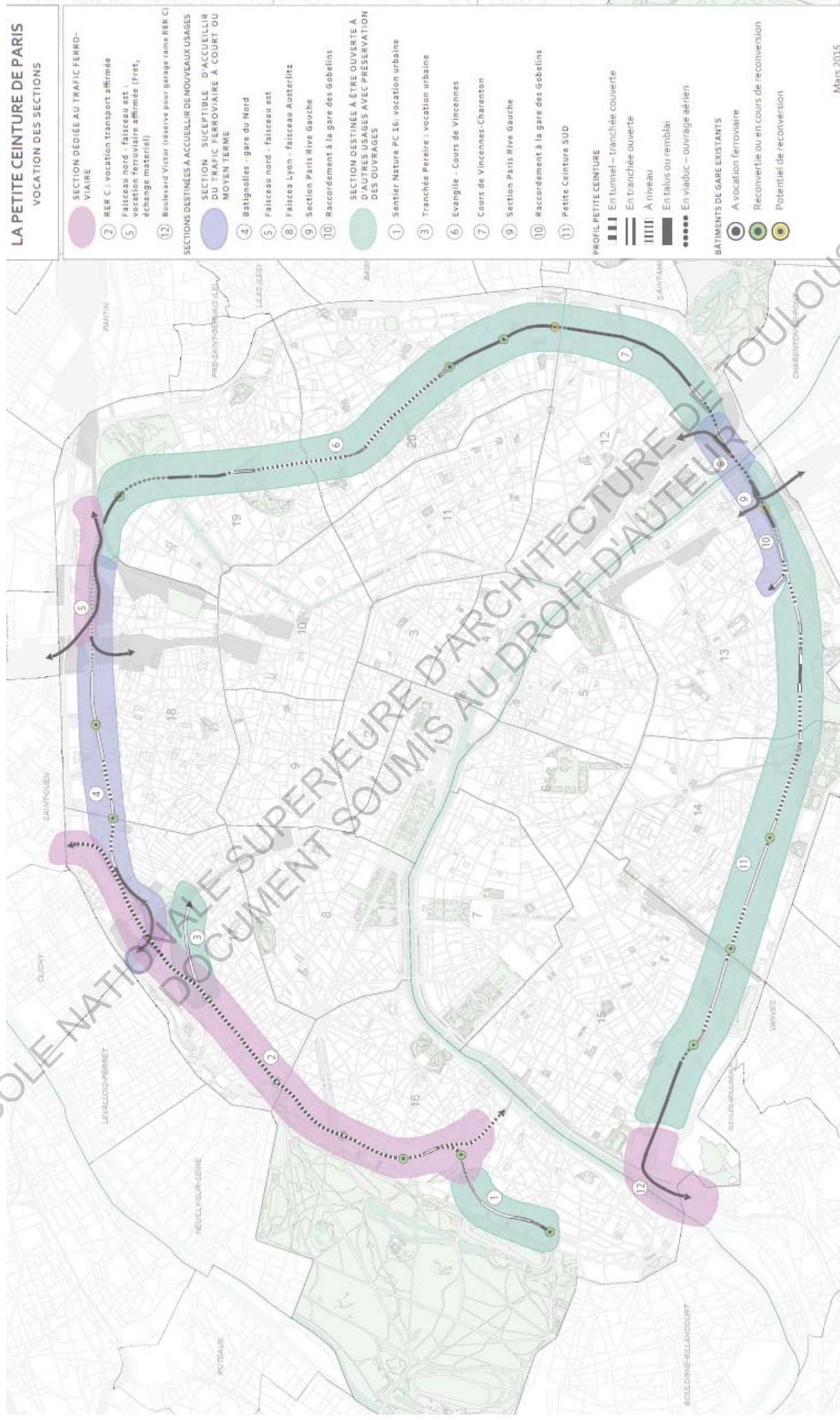




3.3.4 Installation du protocole-cadre

En 2000, le projet de la ligne T3 du tram, qui a évincé les lignes de la Petite Ceinture comme support d'accueil, a remis sérieusement en question sa vocation de support de mobilité dans la partie Sud. Malgré cela, elle a conservée son statut de voie ferrée ouverte au trafic des trains. Face à la stagnation de la situation de la voie et face au doute sur sa future réutilisation, la mairie a mis en place le protocole-cadre dans le but d'exploiter ce terrain, à court terme, dans l'attente d'un projet durable. À l'origine d'une durée de 5 ans, le premier protocole-cadre fut prolongé jusqu'en 2015. Les réalisations, vues précédemment, sont issues de cette première phase. Leurs caractères temporaire et réversible mettent en évidence une indécision face au devenir des rails. Comme des « petits projets » provisoires précédant un « grand projet » définitif de réutilisation, ils se sont installés délicatement sur la ligne. Face à ces projets de promenades et de sentier nature, il paraît difficile de revenir en arrière et d'imposer, à nouveau, aux riverains le passage de trains bruyants. Les nuisances et la proximité du bâti font s'éloigner peu à peu la future réutilisation ferroviaire de la Petite Ceinture. Ce qui devait être temporaire, dans l'attente d'une suite, semble vouloir se pérenniser. En effet, en 2015, un nouvel accord, le protocole-cadre 2015-2025, fut passé planifiant un nouveau projet d'aménagement pour, cette fois-ci, l'ensemble de l'anneau ferroviaire. Aujourd'hui, le délaissé est repris en main par les politiques dans son entièreté. Une véritable reconquête, sur la totalité de l'infrastructure, est en marche. Les objectifs du protocole à venir se tournent vers l'abandon définitif de l'usage ferroviaire « lourd » s'orientant, soit vers un usage ferroviaire léger, soit vers un déséquipement des voies. *"Jusqu'ici, nous tenions au maintien de tous les rails, en cas de reprise du trafic. Désormais, nous sommes prêts à renoncer à la vocation ferroviaire de certaines portions"* (Olivier Milan, responsable du dossier à la direction régionale de RFF, JDD Europe1, 13 février 2011). Ce protocole-cadre s'il propose un réinvestissement de la totalité de la ligne, il semble également être durable dans le temps et ne plus être qu'un simple projet temporaire.

« Aujourd'hui, au moment où RFF et la ville de Paris se préparent à signer une nouvelle convention qui remplace le protocole 2006, le temps est venu de réfléchir de manière stratégique et durable aux usages qui permettent de préserver et de mettre en valeur le patrimoine paysager et écologique de la petite ceinture tout en répondant aux attentes et besoins des parisiens » (APUR, 2011, page 52).



4 Les enjeux de la Petite Ceinture

Si l'ancienne voie ferrée à longtrains a été perçue comme un délaissé, il est important de signaler qu'elle ne l'a jamais été totalement. Son appartenance à la SNCF Réseau, lui contraint d'être entretenue régulièrement afin de conserver les voies en état. De ce fait elle n'a jamais été complètement laissée à l'abandon. Depuis l'apparition du protocole-cadre, son statut s'est éloigné encore un peu plus de celui de « délaissé ». La mise en place d'un entretien global par les chantiers d'insertion gomme peu à peu son statut d'espace laissé pour compte. Mais nous allons développer ici les enjeux de la Petite Ceinture en tant que « délaissé », ou plus précisément en tant qu'espace inexploité par les gestionnaires du territoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TROYES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

4.1 Enjeux écologiques

« Dans le processus évolutif du paysage anthropisé le délaissé apparaît comme un temps mort, (...) dans le processus évolutif biologique, le délaissé apparaît comme un temps plein de l'activité du vivant » (CLÉMENT, *Les délaissés temporaires*, 2009, page 49)

La déshérence quasi totale de la ligne l'a transformée en un lieu « sauvage ». La végétation a repris possession du territoire et est venue envahir une grande partie de l'infrastructure. Au delà d'une simple zone verdoyante appréciée par ces riverains, les cinquante hectares d'emprise ferroviaire (*ARPA Javier*, 2015, page 86) sont devenus un incontestable lieu de ressources biologiques et jouent un rôle écologique non négligeable à l'échelle de la métropole.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les rails



Entre les traverses



Sur les murs



Dans les infrastructures



L'arrêt de l'activité de la voie ferrée a donc permis le retour d'espèces animales et végétales sur ce territoire artificiel et minéral. Cette couture écologique s'est faite progressivement. Les talus ont accueillis une végétation herbacée de friche qui a vu, dans le site de la Petite Ceinture, un lieu favorable à son développement. La recolonisation initiale de la friche par ces espèces pionnières, forme la première étape d'une succession écologique et prépare le terrain à d'autres espèces plus pérennes. Ce processus naturel d'évolution et de développement de l'écosystème se poursuit ensuite par un enchaînement de différents stades. Chacun d'entre eux se caractérise par une formation végétale très particulière. Tout d'abord la prairie se définit par la présence de graminées, de diverses plantes à fleurs, de petite faune tel que des papillons, insectes, mollusques et arachnides. Ensuite la lisière, à la frontière entre la prairie et le boisement, se constitue de bosquets arbustifs. On y découvre des plantes basses, des plantes grimpantes, des arbustes ainsi que des oiseaux et rongeurs. Le terrain se ferme peu à peu pour protéger les premiers arbres de la prédation. Le boisement en formation précède le boisement avec l'apparition de jeunes plants forestiers. Enfin, le boisement se compose d'un bois dense sur les talus. On y trouve une vingtaine d'espèces d'arbres, des plantes grimpantes et herbacées, des oiseaux, ainsi que du bois mort, lieu de refuge pour les insectes. Le ballast et les murs, eux aussi support de biodiversité, accueillent algues vertes, mousses et lichens (MAIRIE DE PARIS, *Panneaux pédagogiques de la Petite Ceinture*).

Ces données sont issues d'inventaires réalisés entre 2000 et 2003, par la direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris, et sur différents tronçons de la Petite Ceinture. Cet état des lieux faunistiques et floristique a permis de mieux connaître la richesse environnementale de la friche et a révélé, à l'époque, 468 espèces floristiques différentes (APUR, 2011, page 74). Cet espace, sur lequel on y fait « presque rien » possède une diversité d'espèces que l'on ne retrouve pas ailleurs.

La reconquête de la nature sur cette infrastructure, fait de la Petite Ceinture une véritable couronne verte en milieu urbain. Si l'espace de la Petite Ceinture est utilisé comme terre d'accueil pour la biodiversité, il est également un lieu d'échange et de passage. Réservoir de biodiversité, la Petite Ceinture relie entre eux les deux grands bois de la ville, le bois de Boulogne et le bois de Vincennes. Elle forme également un espace de continuité écologique connectant les divers parcs qu'elle côtoie. En effet, elle traverse le parc Montsouris et le parc des Buttes Chaumont, de plus elle longe le parc Georges Brassens, le parc André Citroën, le square rue Rottembourg, le square Jardin de Gare de Charonne ainsi que le square Jean Leclerc. Au delà des jardins publics qu'elle raccorde, elle est également à proximité de l'ancien glacis de la fortification de Thiers. Ancienne zone non aedificandi, elle accueillit à partir des années 1930, suite à l'abandon de sa fonction militaire, un ensemble d'équipements sportifs et d'espaces verts. La proximité avec cette seconde couronne verte favorise les échanges et la

mobilité des différentes espèces végétales et animales au sein de la ville. Enfin, la Petite Ceinture est directement reliée aux différents faisceaux ferrés radiants qui forment, eux aussi, des corridors écologiques. La voie ferrée permet la mise en relation des espaces de nature de la ville et, de ce fait, joue un rôle important dans le réseau écologique régional.

Du fait de son emprise au sein de la ville, l'ancienne voie ferrée forme un complément non négligeable dans la trame des espaces verts officiels. La couverture végétale de ce site participe à la régularisation du climat à l'échelle de la métropole. En effet, cette surface végétalisée, qui possède des capacités d'évapotranspiration et d'ombrage, lorsqu'il s'agit de hauts végétaux, joue un rôle dans la réduction de l'îlot de chaleur urbain. De plus, certaines portions maintiennent des températures basses, également en saison estivales, du fait de leur profil. Les zones en remblais, faiblement ensoleillée, conservent une température fraîche de même que l'ensemble du réseau souterrain. Ces corridors de fraîcheur qui traversent les quartiers denses participent à la thermo-régulation de la ville.

Si la nature s'est développée de manière spontanée, le site n'est cependant pas livré à lui-même. En effet les différentes associations, intervenant dans le cadre de chantiers d'insertion, entretiennent régulièrement le site de la boucle ferroviaire. Si ces opérations permettent le nettoyage général des voies, elles permettent également, par une gestion différenciée, l'existence de manière concomitante des différentes strates végétales. En effet, une absence totale d'entretien laisserait évoluer l'écosystème vers son stade climacique, stade le plus stable, où seules quelques espèces dominantes persisteraient. Plus précisément, le rôle de ces chantiers varie selon les tronçons : diversifier les habitats pour accueillir une grande diversité biologique, diversifier la structure des habitats pour préserver et augmenter la biodiversité, limiter la présence d'espèces exotiques invasives, développer le potentiel de corridor... (*Association Espace, 2013, page 8*). Un tel entretien permet le maintien des différentes strates et donc la conservation d'une diversité biologique, chaque espèce trouvant son environnement adapté pour s'y développer.

Son rôle de régulateur écologique a été reconnu par la ville de Paris, elle est reconnue à l'échelle régionale avec son inscription au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) en tant que « *liaisons reconnues pour leur intérêts biologiques* » (*SRCE d'Ile-de-France, Tome I, les composantes de la trame verte et bleue, 2016, en ligne*). De plus la Petite ceinture est inscrite en tant que trame verte dans le plan biodiversité de la métropole. Cependant, selon le rapport d'APUR « *Retour sur l'état des lieux du patrimoine naturel et sur les services rendus par la nature* » édité en mai 2011, la Petite Ceinture apparaît en tant qu'espace de nature seulement après : les bois, les parcs et

jardins publics, les cimetières, les équipements sportifs, les espaces privés, la Seine, les canaux, les voies et les esplanades publiques, les boulevard périphérique et les infrastructures autoroutières. Comme si son caractère inaccessible au public lui ôtait de sa richesse naturelle. De plus, la carte Ecomos 2008, qui répertorie les milieux naturels franciliens, ne répertorie pas la Petite Ceinture en tant qu'espace naturel.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Enjeux urbanistiques, à l'échelle de la ville

Les zones de «nature», représentation



Source Image : APUR, Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture, 2011



Source Image : IAU, Carte Ecomos milieux naturels franciliens, 2008

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

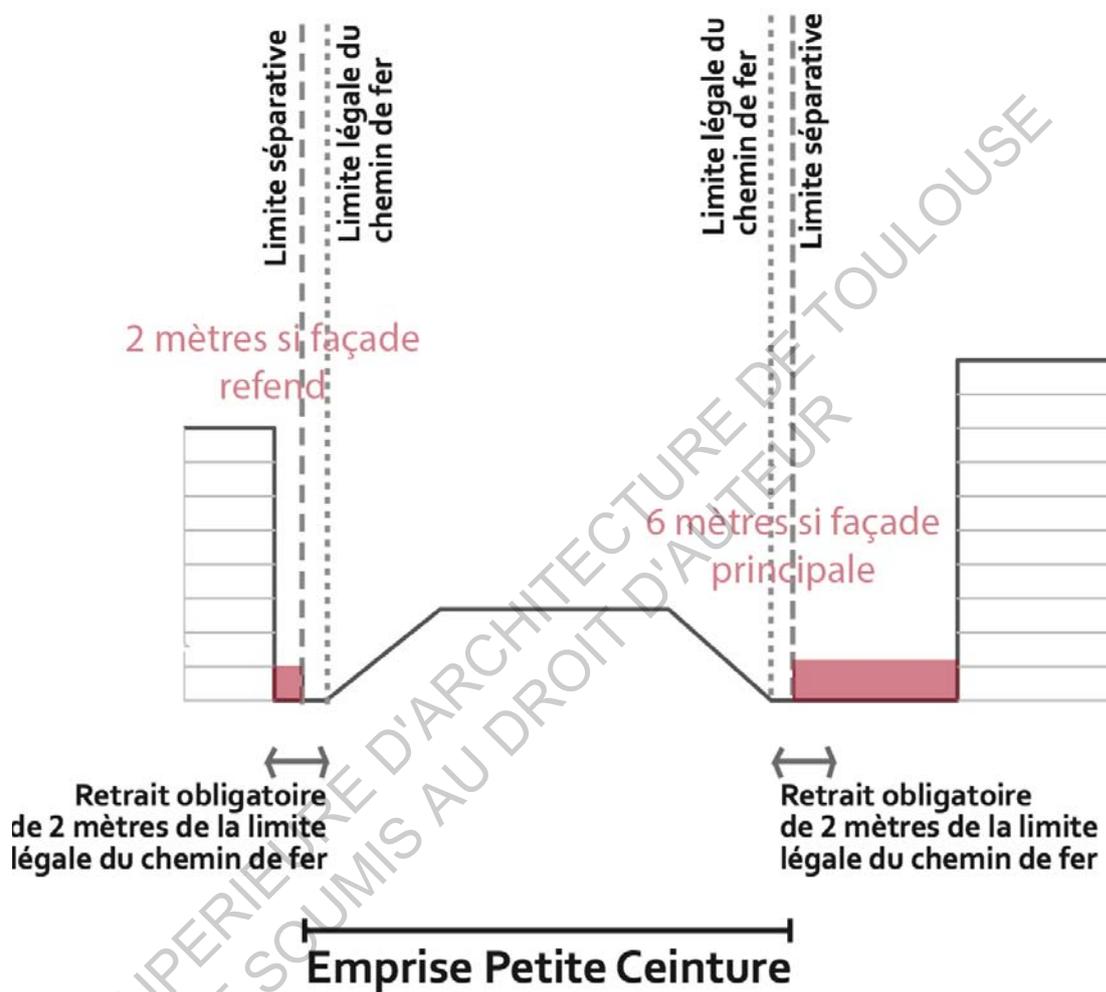
4.2 Enjeux fonciers

La présence de la Petite ceinture dans le tissu urbain a des impacts sur la fabrication de la ville située dans ses environs. Les formes urbaines qui constituent les bordures de la boucle ferrée sont soumises à des contraintes administratives. Ces contraintes sont issues, d'une part, de la réglementation ferroviaire : l'emprise de la Petite Ceinture est soumise aux servitudes ferroviaires définies par la loi du 15 juillet 1845 qui impose qu'« aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer. Cette distance sera mesurée soit de l'arrête supérieure du déblai, soit de l'arrête inférieure du talus du remblais, soit du bords extérieur des fossés du chemin, et à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer » (*Legifrance, en ligne*). Cette loi définit la position de la limite séparation entre l'espace de la voie et des parcelles voisines. D'autre part, les implantations en lisière de la Petite Ceinture sont également soumises aux réglementations issues du droit de l'urbanisme et des règles d'urbanisme de la ville de Paris. L'article UG7.1, concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, en définit les principes : « lorsqu'une façade, ou une partie de façade, à édifier en vis-à-vis d'une limite séparative, comprise ou non dans la bande E (bande de 20 mètres au delà de la limite séparative) comporte une ou plusieurs baies constituant l'éclaircissement premiers des pièces principales, elle doit respecter, au droit de cette limite, un prospect minimal de six mètres ». De plus « lorsqu'une façade ou une partie de façade à édifier en vis-à-vis d'une limite séparative comporte des baies dont aucune ne constitue l'éclaircissement premier de pièces principales, elle doit respecter, au droit de cette limite, un prospect minimal de deux mètres ». Enfin « Lorsque qu'une façade ou une partie de façade à édifier ne comporte pas de baie constituant une vue, elle peut être implantée en limite séparative » (*Règlement du PLU, Tome 1, Zone UG, page 43*). En résumé, les édifices ouverts vers la ligne devront davantage se distancer de l'infrastructure que les édifices fermés sur celle-ci. Ces règles d'urbanisme permettent de comprendre les amples variations de la zone interstitielle comprise entre la voie et les constructions limitrophes. De fait, si la largeur légale de la voie est comprise entre quinze et quarante mètres, la distance entre les nus des édifices peut se trouver être bien plus importante. Le choix d'orientation des immeubles en bordure de voie a donc un impact direct sur l'ampleur du vide aménagé par la ligne.

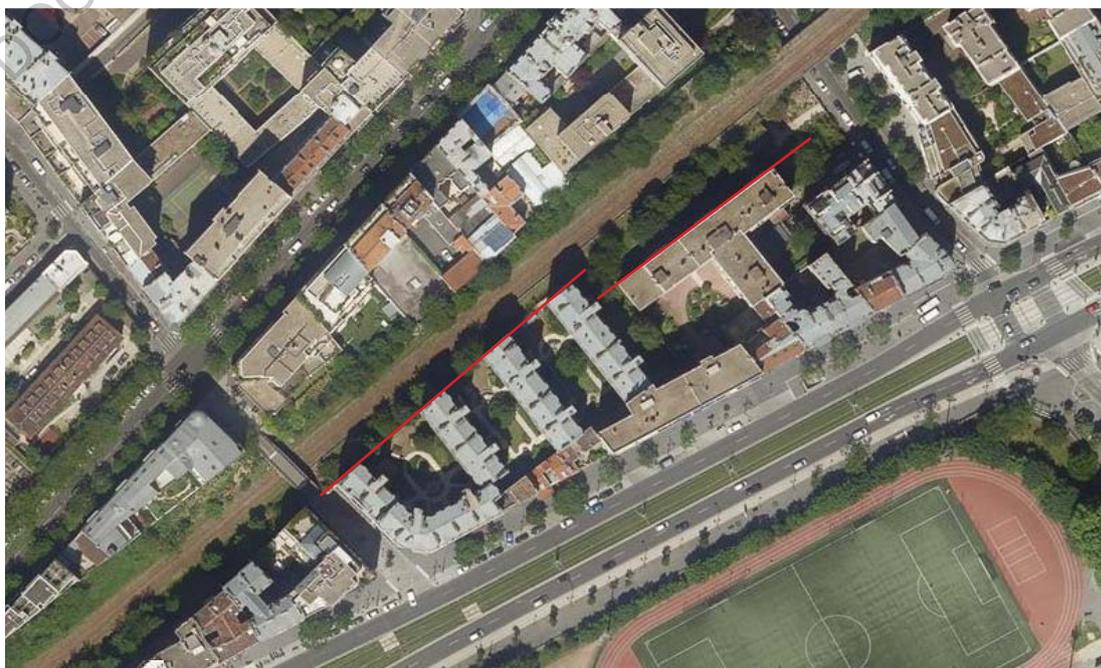
De plus, si un retrait minimum est imposé, aucune contrainte d'alignement n'est définie, les façades générées en bord de ligne se retrouvent donc à être très irrégulières et hétéroclites. Ces règles du paysage bâti de la Petite Ceinture ont entraîné une typologie de bâti plus caractéristique d'un cœur d'îlot que d'une rue.

Le non-fonctionnement de la Petite Ceinture a des effets perceptibles au delà de ces voies et impacte sur la fabrication du tissu urbain adjacent. Depuis que la ligne est redevenue silencieuse, des mutations sur ses territoires riverains se sont opérées. En effet l'orientation des édifices, comme vu précédemment, a évolué avec le temps. Un net changement d'attitude a été observé dans les constructions avoisinantes. Il est apparu la volonté de s'ouvrir sur l'espace, à la fois moins générateur de nuisance et envahi d'une forte végétation. Du fait des règles énoncées plus haut, l'apparition des édifices ouverts sur la ligne a peu à peu éloigné le bâti des rails.

Malgré l'absence de document faisant état des lieux des prix du foncier avant et après l'arrêt du trafic, il est évident que l'endormissement des voies a engendré une nette augmentation de la qualité du cadre de vie des habitations avoisinant la ligne. Cela laisse supposer l'augmentation des prix du foncier ainsi que ceux de l'immobilier. Cette croissance des prix a obligatoirement un impact sur les classes sociales accueillies par ces édifices et laisse penser à une possible gentrification des quartiers traversés par la Petite Ceinture. Cependant le paysage urbain de la Petite Ceinture est en majorité constitué de HBM, Habitations Bon Marché, construits à l'époque de fonctionnement de la voie. À l'heure actuelle, le peu de foncier encore disponible en bordure de ligne est maintenant emparé par les promoteurs. Ils voient en l'espace de la Petite Ceinture un atout de vente incontestable et décrivent leurs projet ainsi : « *Logements au bord d'une coulée verte* », « *Baignés de lumière et ouverts sur le décor naturel de la Petite Ceinture* » (EIFFAGE Immobilier, en ligne). Mais la restitution de cet espace aux parisiens, avec la mise en place du protocole-cadre Mairie de Paris/SCNF Réseau, favorise l'ouverture du tissu résidentiel aux non-résidents. Cette nouvelle fréquentation des tronçons réaménagés laisse supposer de nouveaux impacts sur le bâti environnant qui se confronte alors à un espace complètement public.



Coupe retravaillée
Extrait du dossier APUR
2012



4.3 Enjeux économiques

En terme de fiscalité, le terrain occupé par la Petite Ceinture, en tant que ligne ferroviaire, est soumis à l'imposition. Selon le Code Général des Impôts, l'article 1393, modifié par la LOI n°2013-1278 du 29 décembre 2013 - art. 81, « *la taxe foncière est établie annuellement sur les propriétés non bâties de toute nature sises en France, à l'exception de celles qui en sont expressément exonérées par les dispositions du présent code. Elle est notamment due pour les terrains occupés par les chemins de fer, (...)* » (JORF n°0303 du 30 décembre 2013, page 21829). Le site de la Petite Ceinture n'est donc soumis qu'à la taxe foncière non bâtie, supposée faible. Non soumise à la taxe foncière bâtie, elle n'est pas dans le besoin de rentabiliser à tout prix son terrain. L'inexploitation du site de la Petite Ceinture n'a donc pas d'enjeu économique important pour la SNCF Réseau. L'inactivité des rails n'engendrant pas de problème de coûts majeurs, la rentabilisation financière du parcellaire n'est pas une nécessité pour le propriétaire de la voie. En conséquence, sa réutilisation ou sa reconversion ne sont pas une priorité immédiate.

4.4 Enjeux urbanistiques

« *Une case vide nécessaire au mouvement, la respiration de l'urbanisation* »
(COLLECTIF, 2009, page 33)

À l'échelle de la ville, la Petite Ceinture est avant tout une pause dans un environnement bâti dense et condensé. À la fois un vide qui contrebalance avec le plein, elle est un ruban de quiétude et de silence qui s'équilibre avec l'agitation et le chahut de la ville. En 2013, 250000 personnes, soit 10% de la population parisienne vivaient à moins de cinq minutes à pieds de la Petite Ceinture (Europe Écologie Les verts, 2013, page 3). Autant de personnes qui peuvent jouir de cet espace de respiration quotidiennement. La présence de la ligne évite donc une trop forte densification du tissu urbain. Avec la présence de la Petite Ceinture en pleine métropole, il ne s'agit plus de séparer distinctement ville et naturalité, milieu anthropisé, milieu sauvage, mais, au contraire, de faire concilier les deux, d'accepter une nature non domestiquée dans un milieu entièrement organisé et contrôlé par l'Homme. En terme de paysages, là aussi elle offre une spontanéité et une liberté de développement qui existent peu dans les espaces végétalisés publics.

À l'échelle du quartier, la Petite Ceinture c'est un couloir végétal qui, par l'appréciation de ses paysages, est non négligeable dans l'amélioration du cadre de vie de ses riverains. Elle participe à l'enrichissement de l'environnement et plus généralement des quartiers qu'elle côtoie. C'est pour cette raison que dans les nouveaux projets urbains,

la Petite Ceinture vient davantage s'intégrer à la ville et vient dialoguer avec celle-ci. Ces projets montrent une recherche de proximité avec la voie, c'est le cas du nouvel aménagement urbain de Clichy-Batignolles : « Certains (projets) incluent un tronçon de Petite Ceinture au sein de leur emprise : c'est le cas de la ZAC de Clichy-Batignolles » (PLU, 2012, page 9). De plus « les voies ferrées de la Petite Ceinture vont être intégrées dans le parc et il est prévu des les protéger par une clôture grillagée située de part et d'autre de l'emprise ferroviaire, leur traversée étant assurée par une parcelle » (APUR, 2012, page 31). La Petite Ceinture devient un élément à part entière du projet urbain et élément constitutif du paysage urbain.

À l'échelle de l'habitant, le délaissé est un espace en quête de nouveaux usages. Les différentes expériences alternatives qui émergent le long des rails permettent à la fois aux citadins de se réappropriier le territoire mais aussi de devenir acteurs dans la création de leur environnement. Ces nouvelles pratiques, qui sont les leurs, sont, de ce fait, en parfaite adéquation avec leurs aspirations et les besoins des citoyens auxquels la ville ne répond pas. Malgré la situation enclavée et imperméable de la Petite Ceinture avec le milieu urbain, il se tisse des relations avec la ville et ses citoyens bien au delà des relations visuelles. Lieu de rencontre et de création, elle est comme un laboratoire urbain, un lieu d'expérimentation pour imaginer la ville de demain. Le délaissé a donc un rôle à jouer dans l'intégration des citadins dans la conception de leur propre ville. Ce lieu de liberté, de tous les possibles, génère des pratiques spontanées faisant intervenir et participer le citoyen dans la fabrication de son territoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

La Petite Ceinture de Paris forme un délaissé urbain, non au sens d'espace abandonné, mais au sens d'espace vacant. En effet, son faible, mais néanmoins ininterrompu, entretien depuis l'arrêt de son fonctionnement la sort du statut de délaissé absolu. Si son statut officiel l'empêche d'être qualifié de « délaissé » c'est aussi son statut qui lui a permis de perdurer en tant qu'espace « libre » au sein d'un Paris dense, pendant ces nombreuses années. Son appartenance à la SNCF Réseau forme sa condition première d'existence et de survie. Son titre de zone de grand service urbain a éloigné tout projet de reconversion jusqu'à quelques années et lui a permis d'être préservée de la pression foncière. Elle a pu, grâce à son titre, perdurer dans le temps.

Ces trente années, qui forment une durée exceptionnelle pour un délaissé urbain, lui ont permis de passer du déchet urbain à un espace de fertilité. Cette longue période d'accalmie qui lui a été accordée, lui a permis d'exprimer ses multiples potentiels pour la métropole. La Petite Ceinture c'est avant tout un espace de liberté. Une liberté qui s'exprime en terme d'appropriation, d'usages et d'innovations urbaines. Ces multiples investissements, prenant place tout au long de ces rails, sont une reconnaissance des innombrables possibilités qu'offre le lieu aux citadins. Le déploiement des expressions libres et artistiques, des usages underground et de la vie associative qui se développent autour du patrimoine ferroviaire, fait apparaître des pratiques sociales initiées par les habitants eux mêmes. Un lieu « inanimé » qui, pourtant, fourmille et montre sa capacité à être fédérateur d'idée et générateur d'activités. L'occupation informelle de la friche a pour effet de la remettre en service, au service de ses nouveaux utilisateurs. Ces derniers la font sortir, d'une certaine manière, de son statut d'espace inexploité et est une reconnaissance de sa valeur. Ils participent pleinement à la faire exister en tant qu'espace à part entière dans la ville. La réappropriation collective de la friche transforme le lieu, l'identité de la Petite Ceinture se réinvente au gré de ses occupants et de leurs pratiques.

Mais si elle possède une richesse sociale sans conteste, elle possède également une richesse écologique. Au delà des bienfaits qu'elle apporte au sein de la métropole en tant qu'espace végétalisé, son faible investissement par l'Homme favorise l'apparition et la persistance d'espèces incapables de vivre dans un milieu urbain « classique ». Son existence permet d'éviter une homogénéisation des espèces et apporte une plus grande biodiversité au sein de la métropole. S'ajoutent à ses deux principaux potentiels, des qualités urbanistiques impactant le foncier adjacent. Patrimoine ancré dans le paysage urbain, elle aménage un ruban de respiration qui profite à ses riverains. Sur la Petite Ceinture de Paris, la productivité de l'espace n'est pas financière mais avant tout sociale et écologique.

Si du point de vue des usagers, la Petite Ceinture présente une richesse au caractère ambivalent, à la fois caché et courtisé, du point de vue des politiques, elle représente avant tout un gaspillage d'espace. Ce lieu inexploité évoque pour eux une perte de pouvoir. Il n'a plus d'usage utile et reconnu, sous l'angle d'un impératif de productivité il est perçu comme étant en faillite. Selon le procédé de fabrication des villes, il est inconcevable de conserver un lieu indéterminé et sans usage spécifique. La notion de non utilisation du sol est difficilement acceptable : l'espace doit être rationalisé, efficace et rentabilisé. Le découpage formel de la ville qualifie chaque parcelle et, avec, définit son utilisation. Les gestionnaires du territoire se sentent dans l'obligation d'organiser l'espace et de le maîtriser dans son entièreté. Le site de la Petite Ceinture, puisqu'il ne se « range » dans aucune case, n'aurait comme pas le droit d'exister ainsi, de perdurer, et devrait impérativement rester éphémère.

De ce point de vue, sa reconquête était inévitable. Si elle a survécu toutes ces années en tant que friche, aujourd'hui son avenir se redessine à nouveau. Reprise en main par les politiques, sa reconversion est dorénavant enclenchée. Face à ces nouveaux projets, un constat est inévitable : l'impact sur la biodiversité. La réouverture de certains tronçons met en péril la faune et la flore qui s'y sont installées. Malgré une gestion écologique et les moyens mis en place pour sensibiliser le public sur le respect de la nature, la réintroduction de l'Homme sur ces portions, précédemment grandement préservées, a bouleversé l'équilibre de l'écosystème. Si les projets forment toujours des espaces riches de nature, ils ont incontestablement perdu de leur qualité. De plus la valorisation patrimoniale évoquée dans le protocole-cadre est également à remettre en cause. La pluralité des sites rencontrés par la Petite Ceinture et la disparité des besoins de chacun amène à repenser la voie de manière fractionnée. La deuxième édition du protocole-cadre évoque une « mixité d'usages » traduis par un zonage. Cela interroge sur la discontinuité de la ligne, à la fois dans son emploi et dans son parcours, qui pourrait gommer, davantage encore, sa caractéristique si particulière d'anneau. La volonté de valoriser le patrimoine ferroviaire remettrait finalement en question l'authenticité du lieu, son identité et sa qualité.

Cette reconversion permet avant tout de venir combler le déficit d'espaces végétalisés au sein de la métropole. Pour la ville de Paris, la Petite Ceinture forme une « trame verte ». Cet outil urbanistique, qui résume la Nature à une couleur, permet de proposer une réponse « écologique » tout en satisfaisant le besoin de Nature des citoyens. Mais elle peut être perçue comme un outil de marketing territorial. À travers les nouveaux projets évoquant la nature, elle participe à l'embellissement de l'image de la ville. Elle devient un outil de décors urbain, le patrimoine naturel est alors un outil de communication. Si la Petite Ceinture a toujours été, depuis son arrêt, une trame « verte » au sens écologique, sa reconversion fait d'elle une trame « verte » sur le plan publicitaire.

Si le statut de la Petite Ceinture ne lui permet plus aujourd'hui d'être préservée de l'investissement de l'Homme, il lui permet encore d'être préservée d'un investissement bâti. Ici le choix de projets végétalisés aux accents de « corridor écologique » semble être une réponse pour rentabiliser le terrain face à l'impossibilité d'investir constructivement le site. Ils semblent être comme des alternatives pour la ville, lui permettant de profiter de ce site disponible. Un changement de statut de la ligne qui la rendrait constructible la ferait très probablement disparaître à tout jamais pour la simple raison que les politiques économiques et foncières accordent plus d'importance au développement urbain pour répondre aux besoins de l'homme qu'à la préservation de la Nature.

Et pourtant, il ne serait pas impertinent de conserver la Petite Ceinture en tant qu'espace de « délaissé » au sens d'espace « inexploité » par la ville. Elle possède des qualités et des enjeux à l'échelle de la métropole qui lui donnent une raison d'exister ainsi. Il s'agirait de laisser la chance au délaissé et de transformer l'éphémérité du lieu en durabilité. Ce serait un partage entre, à la fois, la préservation de la Nature et l'expérimentation citoyenne. Les conditions de son maintien avec un tel statut sont multiples : elle ne pourrait exister en tant que délaissé total, mais à la manière dont elle est aujourd'hui, c'est à dire avec un minimum d'entretien et de surveillance pour éviter sa dégradation et faire perdurer le lieu. Elle devrait résister au principe d'économie de profit, faire accepter aux élus sa rentabilité écologique, social et symbolique qui se substituerait à une rentabilité économique. Il s'agirait de reconnaître sa valeur, d'inverser son image, ne plus la percevoir comme un lieu souillé et perdu mais en tant que lieu disponible à investir et à s'approprier, comme un projet en « creux » au sein de la métropole.

Il y aurait alors trois options face à ce délaissé : une faible action sur le lieu, ce qui fut le cas pendant plus de trente ans, une reconversion, ce qui est en train de s'opérer par sa reprise en main par la ville, mais également une inaction totale. Face à la richesse du lieu développée avec une faible présence de l'Homme, cela nous laisse imaginer ces potentielles de richesses avec une préservation totale du site. En suivant cette troisième option, il s'agirait d'un renoncement total d'investissement du lieu, comme une opération de désurbanisation au sein même du milieu urbain où un nouveau dialogue entre ville et Nature apparaîtrait. Face au contexte environnemental, ce serait le nouveau déficit de demain pour les villes : accepter des lieux non-investis au sein de leur territoire. La conservation d'espace sans aucun aménagement permettrait à la Nature, une « seconde Nature », de s'exprimer librement à nouveau sur un site précédemment investi par l'Homme. Mais cela signifierait alors, pour les gestionnaires du territoire, d'accepter de perdre la maîtrise politique de leur territoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

- ARPA Javier. *Paris Habitat, cent ans de ville, cent ans de vie : exposition, Paris Pavillon de l'Arsenal*. Paris. Février 2015. 608p
- ASSOCIATION ESPACES. *Devenir de la Petite ceinture de Paris, contribution de l'association Espace dans le cadre de la consultation publique organisée par la mairie de Paris et Réseau Ferré de France*. Meudon. 13 février 2013. 21p
- A.TIBERGHIE Gilles. *La vraie légende de Stalker*. VACARME. Eté 2004. p.94-99. En ligne : <http://www.vacarme.org/article2463.html>
- BAJOLET Emilie. *Fabriques du lieu, l'aventure anthropologique de la production sociale plurielle d'une friche urbaine en milieu urbain*. Mémoire de DEA en ethnologie. Genèse et Transformation des Mondes Sociaux, Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales. Paris. Juin 2002. 14p
- BLANC Nathalie. *Nouvelles esthétiques urbaines*. Armand Colin, collection « Emergences ». Paris. 2012. 220p
- BLANCOT Christiane. *Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture - Phase 1*. APUR. Paris. Août 2011. 98p
- BLANCOT Christiane. *Quel devenir pour la Petite Ceinture – Phase 1 Diagnostic*. APUR. Paris. Janvier 2012. 8p
- BLANCOT Christiane. *Étude prospective sur le devenir de la Petite Ceinture – Phase 2*. APUR. Paris. Novembre 2012. 106p
- BLANCOT Christiane. *La Petite Ceinture, dossier de présentation*. APUR. Paris. Novembre 2015. 145p
- BRETELLE Bruno. *La Petite Ceinture ferroviaire de Paris et ses gares - Un patrimoine disponible pour les enjeux du XXI^e Siècle*. En ligne : https://www.petiteceinture.org/IMG/pdf/la_petite_ceinture_ferroviaire_de_paris_et_ses_gares
- BERTHIER Jean-François. *Les dérives urbaines*. 2016. p61. En ligne : http://derivesurbaines.com/Julien_Berthier.html
- CLEMENT Gilles. *Jardin, paysage et génie naturel : Leçon inaugurale prononcée le jeudi 1^{er} décembre 2011*. Collège de France. Paris. 2012. 38p
- CLEMENT Gilles. *Manifeste pour le tiers paysage*. Sens et Tonka Éditions, collection Sciences Sociales. Paris. Mars 2004. 73p
- COLLECTIF. « Chemin de fer ». *Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer*. N°242. 1963. p139-146
- COLLECTIF. *Les gares de la Petite Ceinture ferroviaire*. APUR. Paris. Octobre 2002. 19p
- COLLECTIF. *La Petite Ceinture, Inventaire des bâtiments, ouvrages et mobiliers*. APUR. Paris. Octobre 1999. 112p
- COLLECTIF. *Nature et paysage, les rencontres 2009 « Les délaissés temporaires »*. Ecole Nationale d'ingénieurs du Val de Loire. Blois. Septembre 2009. 125p
- COLLECTIF. *Petite Ceinture, nouvelles de la périphérie*. Arcadia Editions, collection « En marge ». Paris. 2006. 217p
- COLLECTIF. *Réflexions et études pour le réaménagement de la Petite Ceinture, dossier de synthèse*. APUR. Paris. Novembre 2000. 123p
- COLOCO. *Fertiles Mobiles, Cultiver ensemble l'espace public*. Tout Contre. France. 2012. 143p

COMBIS-SCHLUMBERGER Hélène. *La petite ceinture ré-ouverte, est-elle verte?* Julie Scapino, Nathalie Blanc. France culture. 8 août 2013

DESCOLA Philippe. *Anthropologie de la nature : Leçon Inaugurale prononcée le jeudi 29 mars 2001*. Collège de France. Paris. 2001. 30p

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS. *Dossier de presse, La Petite Ceinture, mieux vivre à Paris, aujourd'hui et demain*. Conseil de paris. Paris. Février 2013. 21p

FAUJOUR Mikaël. *Article Urbex et dark tourism : Darmon Richter, c'est son dada*. 25 septembre 2014. En ligne : <http://www.voyageurs-du-net.com/urbex-exploration-urbaine-dark-tourism>

GODARD François. *Petite Ceinture, Petite campagne*. Les Films du rond point. 1996. Documentaire de 45mn

GUEZ Alain, LEMOINE Stéphane et PAYEN-APPENZELLER Pascal. *Petite Ceinture, Le livre Blanc*. GEPC. Paris. Janvier 1996. 178p

LE BAS Antoine. *L'environnement de Paris : fonction et évolution de la banlieue d'une métropole*. Cité de l'architecture et du patrimoine. École Chaillot, session 2009-2010, Histoire et actualité des villes de France. Jeudi 8 avril 2010. Conférence de 1h50mn

LEFEBVRE Henri. *Le droit à la ville*. Economica-Anthropos, collection « Anthropologie ». Paris. Avril 2009. 135p

LOMBARD Julie. *Petite boucle capitale, une invitation au voyage*. PFE. ENSA Toulouse. 2014. 9p

MAOUS Amélie, PROST Richard. *La belle aux voies dormantes*. Zombi Productions. 2010. Documentaire de 52mn

MAIRE DE PARIS. *Présentation du projet d'aménagement d'une promenade sur la Petite Ceinture*. Direction des espaces verts et de l'environnement, service du Paysage et de l'Aménagement. Mairie du quinzième arrondissement, Paris. 07 Janvier 2011. 36p

MAIRIE DE PARIS ET RFF. *Bilan de la concertation sur l'avenir de la Petite Ceinture*. 2013. 26p

NITSH Wolfram. *Terrain vague : poésie des espaces urbains intermédiaires dans la littérature française contemporaine*. VIATICA. *L'Art des autres*. 18 février 2015. 17p. En ligne : <http://viatica.univ-bpclermont.fr/l-art-des-autres>

POLLET Gabrielle. *Pistes pour l'évolution de l'encadrement juridique des voies vertes*. Commissariat général au développement durable. Études et Documents n°36. Février 2011. 18p

ROBIN Colline. *Petite ceinture, quand les usagers fabriquent le lieu*. Question de recherche. ENSA Paris-Malaquais. 2009-2010. 15p

SAUVAGE André. *Etude sur Paris*. Carlotta Film. 1928. Film de 1h20mn

TEXIER Simon. *Paris et ses limites : formes imaginaires d'une capitale 1860-2000*. Cité de l'architecture et du patrimoine. École Chaillot, session 2009-2010, Histoire et actualité des villes de France. Jeudi 1 avril 2010. Conférence 1h57mn

VAQUIN Jean-Baptiste. *Atlas de la nature à Paris*. Le Passage, collection « Livre illustre ». Paris. 2006. p45-54

WOLFF Denis. *Controverses dans le Sud-Ouest parisien. Petite Ceinture ferroviaire et serres d'Auteuil*. Les cafés Géo. Paris. 19 octobre 2015

Site Internet :

Association Halage : <http://www.halage.fr>

Association Vert-Tige : <http://www.vert-tige.org>

Association Sauvegarde Petite ceinture : <https://www.petiteceinture.org>

CAMT, Centre des Archives du Monde du Travail: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr>

CNRTL, Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Trésor de la langue française informatisé : <http://www.cnrtl.fr>

Commission Nationale du Débat Public : <https://www.debatpublic.fr>

COPEF, Cercle Ouest Parisien d'Études ferroviaires : <http://www.copef.org>

François LAFITE, photographe : <http://www.francoislafite.com>

Géoconfluence : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>

Groupe Scintillo : <http://scintillo.eu>

IAU, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France : <https://www.iau-idf.fr>

Les jardins du Ruisseau : <http://jardinons-ensemble.org>

Journal Officiel de la République Française : <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

Paris Budget Participatif : <https://budgetparticipatif.paris.fr>

PLU Paris : <http://pluenligne.paris.fr>

Se perdre dans Paris : <http://digital.iscom.org>

Service public de la diffusion du droit : <http://www.legifrance.gouv.fr>

Site officiel de la ville de Paris : <http://www.paris.fr>

SNCF Réseau : <http://www.sncf-reseau.fr>

Stalker, laboratoire d'art urbain : www.stalkerlab.it

SRCE d'Ile-de-France, Schéma Régional de Cohérence Écologique : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Tennis Club Vaugirard : <http://www.club.fft.fr/tcc.vaugirard>

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

*« Bien d'avantage qu'une frontière, un lieu. Le lieu des marges. De toutes les marges »
Petite Ceinture, nouvelles de la périphérie, 2006*

